Cacciatorpediniere capoclasse della classe Soldati, nota infatti anche come classe Camicia Nera (dislocamento standard 1715-1850 tonnellate a seconda del cantiere di costruzione, 2140-2320 in carico normale, 2460-2590 a pieno carico).

Ordinati nel 1936 e derivati, con alcune migliorie (quali i cannoni del calibro principale del nuovo modello, un maggior numero di mitragliere antiaeree ed alcuni cambiamenti nell’apparato motore, che a parità di potenza risultò più efficiente ed affidabile: ne derivò un incremento del dislocamento standard di circa 200 tonnellate), dalle precedenti classi Oriani e Maestrale, cui assomigliavano quasi del tutto nell’aspetto esterno, i Soldati furono la più numerosa classe di cacciatorpediniere della Regia Marina, con un totale di 19 unità divise in due serie, tutte battezzate con nomi di corpi e specialità delle forze armate italiane (e, per alcune unità della seconda serie, anche di guerrieri di epoche passate). Le dodici unità della prima serie entrarono in servizio tra il 1938 ed il 1939: Aviere, Artigliere, Ascari, Alpino, Bersagliere, Carabiniere, Corazziere, Camicia Nera, Fuciliere, Geniere, Granatiere e Lanciere; le sette unità della seconda serie (ne erano state originariamente previste dodici, ma non fu possibile impostarle tutte perché gli scali dei cantieri navali erano già occupati dagli incrociatori leggeri classe Capitani Romani), ordinate nel 1940, furono impostate durante la guerra (tre nell’ottobre 1940 e quattro nel 1941), ma a causa delle carenze di materiali e personale causate dalla guerra soltanto cinque (Bombardiere, Mitragliere, Corsaro, Velite, Legionario) furono completate prima dell’armistizio, mentre le ultime due (Carrista e Squadrista) caddero incomplete in mano tedesca e non entrarono mai in servizio. Il Camicia Nera fu la prima unità della classe ad essere varata, l’8 agosto 1937; l’ultima della prima serie fu l’Ascari, che scese in mare quasi esattamente un anno dopo, il 31 luglio 1938. La maggior parte delle unità fu costruita dai cantieri Odero Terni Orlando di Livorno (sette unità della prima serie e cinque della seconda), alcune dai Cantieri Navali Riuniti di Ancona (due unità della prima serie e due della seconda), Riva Trigoso (due unità della prima serie) e Palermo (un’unità della prima serie). I tempi di costruzione andarono da un minimo di 16 mesi (Geniere e Corazziere) ad un massimo di 24 (Lanciere).

Secondo i piani originali la seconda serie avrebbe dovuto avere un maggior armamento antiaerei a fronte di un minor armamento silurante, ma le perdite subite nella prima fase della guerra indussero a rinunciare a queste modifiche per velocizzare la costruzione delle unità della seconda serie. Le principali differenze, suggerite dall’esperienza bellica, riguardarono l’apparato motore, la cui potenza venne ridotta di circa 4000 HP (con conseguente calo della velocità di circa tre nodi: l’esperienza operativa aveva comunque mostrato che era sufficiente una velocità di 30-32 nodi) per ottenere in cambio una maggiore affidabilità, autonomia ed economicità di funzionamento, e l’aggiunta di un quinto cannone da 120 mm al posto dell’obice illuminante presente sulle unità della prima serie.

Concepiti per operare insieme alle forze da battaglia nel contrasto a forze navali avversarie ed a coadiuvare le torpediniere classe Spica in azioni siluranti notturne nel Canale di Sicilia, i Soldati costituirono l’ultimo stadio dell’evoluzione di un tipo di cacciatorpediniere nato nei primi anni Trenta con le classi Dardo e Folgore, primi cacciatorpediniere italiani con un solo fumaiolo, affetti da problemi di stabilità, e sviluppatosi con la più soddisfacente classe Maestrale (1934) e con la successiva classe Oriani (1936), che costituiva una versione migliorata di quest’ultima. Nel 1940 Soldati prima serie, Oriani e Maestrale costituivano così un nucleo di unità moderne e dalle caratteristiche omogenee, adatte ad operare efficacemente insieme alle navi maggiori.

Lo scafo dei Soldati, uguale a quello della precedente classe Oriani, era molto affinato e presentava prua “tipo schooner”, un castello con leggero cavallino prodiero, ponte di coperta e due copertini ed elevato bordo libero; le sovrastrutture erano piuttosto sgombre, il tutto al fine di permettere il raggiungimento di velocità elevate. Era lungo 106,7 metri fuori tutto (101,6 metri fra le perpendicolari) e largo 10,15, con un pescaggio di 3,50-4,35 metri. La compartimentazione interna e la sistemazione dei pesi risultarono particolarmente curate, per evitare di dover aggiungere zavorra come nel caso delle classi Dardo e Folgore.

L’apparato motore era costituito da due gruppi turboriduttori (Parsons sulle unità costruite a Livorno, Belluzzo sulle altre) della potenza di 49.000-50.000 HP (36.800 kW; 44.000 HP per la seconda serie, mentre per altra fonte nelle unità della prima serie sarebbe stata variabile dai 48.000 ai 56.000 HP a seconda della nave), ognuna delle quali era alimentata da tre caldaie a tubi d’acqua tipo Yarrow; azionavano due eliche tripala consentendo una velocità massima di 38-40 nodi (durante le prove, con carico ridotto: in condizioni operative questa risultò essere piuttosto di 34-36 nodi, il che faceva comunque dei Soldati i più veloci cacciatorpediniere italiani), con un’autonomia di 2340 miglia a 14 nodi (con una riserva di 517 o 525 tonnellate di carburante), 885 miglia a 32 nodi, 1800 (per altra fonte 2200) miglia a 20 nodi e 682 miglia a 34 nodi. Il timone era semicompensato.

L’armamento artiglieresco era composto da quattro cannoni Ansaldo Mod. 1936 da 120/50 mm in impianti binati, aventi una gittata massima di 19.000 metri (**superiore a quella del modello precedente, ma al costo di minori alzo massimo, precisione e cadenza di tiro)** con scorta di 400-440 colpi per complesso binato velocità iniziale del proiettile 950 m/s e cadenza del tiro di 6-8 colpi al minuto; quello antiaereo da dodici mitragliere Breda da 13,2/76 mm (quattro in impianti singoli ed otto in impianti binati); quello silurante da due impianti lanciasiluri trinati da 533 mm (con 80o di brandeggio per lato, impiegavano siluri aventi una corsa di 4000 metri a 48 nodi) sistemati in posizione centrale lungo l’asse della nave e muniti di centraline di lancio; quello antisommergibili da due lanciabombe pneumatici laterali Mod. 1936/37 (situati sul castello di prua, ad avancarica, del calibro di 433 mm o 302 mm con la riduzione, lanciavano bombe torpedini da getto da 50 kg a 150 metri di distanza e da 100 kg a 50 metri di distanza, con elevazione fissa di 45o e brandeggio fino a 60o) e due tramogge poppiere per bombe torpedini da getto con 34 bombe di profondità (ne portavano sette per volta, quattro da 50 kg a destra e tre da 100 kg a sinistra), oltre ad una (o due) torpedine da rimorchio che, già superata all’entrata in guerra (il suo impiego costringeva l’unità a procedere a bassa velocità e compiere manovre complicate, esponendosi ad attacchi da parte del sommergibile cacciato), fu sbarcata nel 1941.

(Per altra fonte l’armamento antiaereo sarebbe stato costituito fin dall’inizio da otto mitragliere Breda 1935 da 20/65 mm in impianti binati e 2-4 mitragliatrici Breda 1937 da 8 mm, queste ultime impiegate sia per la difesa contro mezzi insidiosi in porto, che per la difesa aerea ravvicinata, e per aiutare a regolare il tiro delle mitragliere pesanti nelle azioni notturne contro motosiluranti; per altra ancora, da otto mitragliere Breda da 13,2/76 mm, metà in impianti singoli e metà in impianti binati, e da quattro da 20/65 mm in impianti binati).

Vi erano inoltre sistemazioni per trasportare e posare tra le 48 e le 64 mine (a seconda del modello), sistemate su due ferroguide che partivano all’altezza dell’impianto lanciasiluri poppiero (che non poteva perciò essere utilizzato durante le missioni di posa di mine).

Le unità della prima serie avevano anche un obice OTO Mod. 1934 da 120/15 mm per il tiro illuminante (con gittata di 6400 metri), situato su una piattaforma tra i due impianti lanciasiluri, ma la sua scarsa utilità portò alla sua successiva eliminazione; sul Carabiniere fu installato al suo posto prima ancora del completamento un quinto cannone da 120/50 mm Mod. 1940, in impianto singolo, soluzione adottata anche su sei delle sette unità della seconda serie nonché, in seguito a lavori di modifica, su Camicia Nera, Ascari, Geniere e Lanciere tra le unità della prima serie.

Per la direzione del tiro vi era una centrale di tiro di tipo "RM 2 modificato" ed una stazione di direzione del tiro comprendente un’apparecchiatura di punteria generale (A.P.G.) per l’impiego diurno antinave, due stereotelemetri, un teleinclinometro cinematico per determinare la rotta del bersaglio nel tiro navale diurno e calcolare l’angolo di mira dei siluri nel lancio diurno, due apparecchiature di punteria generale notturne per il tiro navale notturno, il tiro illuminante e il tiro contraereo diurno dei cannoni da 120 mm, e tre traguardi Panerai. Durante il conflitto alcune unità imbarcarono a scopo sperimentale una seconda stazione di direzione del tiro munita di A.P.G. per creare un secondo gruppo di fuoco formato dai complessi centrale e poppiero, ma tale sistema si rivelò di scarsa utilità e la seconda stazione venne sbarcata dopo qualche mese e sostituita, in alcuni casi, da una mitragliera da 20/65 o 37/54 mm.

L’equipaggio era composto in tempo di pace da 13 ufficiali e 202 tra sottufficiali e marinai, ma in guerra poteva anche superare le 250 unità.

Durante il periodo bellico l’armamento subì varie modifiche; le mitragliere da 13,2/76 mm lasciarono il posto a più moderne ed efficaci armi da 20/65 mm, fino a 10-12 per nave nel 1943 (solitamente in due impianti binati sulle alette di plancia, due impianti binati a poppavia del fumaiolo e due impianti singoli dietro la tuga poppiera), e su alcune unità furono installate anche mitragliere antiaeree pesanti Breda 1939 da 37/54 mm (due, oppure una insieme ad altre due da 20 mm), al posto dell’obice illuminante o dell’impianto lanciasiluri poppiero. Due unità ricevettero il radar, e sette l’ecogoniometro (tipi S.C.R.A.M. o SAFAR P 600 di fabbricazione italiana, o modelli tedeschi: dalla primavera del 1942), alcune anche apparati per la rilevazione di siluri in movimento; all’inizio della guerra unico apparato per la rilevazione di sommergibili era infatti l’idrofono.

Anche l’armamento antisommergibili fu modernizzato con l’installazione, a partire dal 1942, di 2-4 lanciabombe pirici laterali "Modello G", di fabbricazione tedesca (Krupp), dotati di più potenti bombe di profondità da 125 kg, ed in seguito – su alcune unità – di lanciabombe piropneumatici di fabbricazione italiana tipo "Menon 42", di caratteristiche simili al "G" ma con maggiore ritmo di fuoco grazie all’eliminazione della stampella a perdere usata nel "G" e l’adozione di banchi di attesa a rulli per le bombe. Le tramogge per bombe di profondità seguirono un percorso simile, venendo sostituite nel 1941-1942 da un apparato di fabbricazione tedesca tipo "WB" e poi dal tipo italiano "RM"; e così pure le bombe di profondità stesse, che furono sostituite da armi tedesche da 50 e 125 kg con apparati ad orologeria, che ne consentivano l’uso a grappolo e potevano essere regolati a profondità di 20, 30, 50, 70 e 90 metri, e da bombe da 150 kg di forma affusolata (per farle scendere in profondità più rapidamente) regolabili per 25, 50, 75 e 100 metri.

Vennero invece sbarcate, a metà 1942, le attrezzature per il dragaggio in corsa.

Essendo i cacciatorpediniere più moderni della Regia Marina, i Soldati – che allo scoppio della guerra formavano tre squadriglie di quattro unità ciascuna: XI, XII e XIII – costituirono il nerbo dei cacciatorpediniere di squadra della flotta italiana, accompagnando le forze da battaglia in tutte le battaglie ed operazioni aeronavali del conflitto (Punta Stilo, Capo Teulada, Matapan, le due Sirti, Mezzo Giugno, Mezzo Agosto), mentre i cacciatorpediniere delle classi più anziane erano destinati alla scorta dei convogli. A Punta Stilo e Capo Teulada i Soldati furono impiegati nel ruolo per cui erano concepiti, l’attacco silurante contro forze navali avversarie, ma i loro attacchi non ebbero successo perché i lanci non poterono avvenire da distanze inferiori ai 10.000 metri, più del doppio della corsa efficace dei siluri.

Nella fase finale della guerra dei convogli, via via che i cacciatorpediniere più vecchi erano falcidiati dalle perdite mentre l’attività della squadra da battaglia andava diminuendo (specie a partire dalla metà del 1942), anche i Soldati furono destinati a missioni di scorta e trasporto truppe (prima in squadriglie o squadriglie ridotte di scorta agli incrociatori impiegati per la scorta indiretta ai convogli, poi in sezioni come scorta diretta ai convogli, infine singolarmente od insieme ad unità di altre classi e squadriglie sempre come scorta diretta), tornando con la squadra da battaglia dopo che la resa in Tunisia fece venire meno questa necessità. Le unità della XI Squadriglia Cacciatorpediniere, di cui il Camicia Nera faceva parte, furono anzi le prime ad essere impiegate anche in missioni di scorta convogli, fin dal 1941, probabilmente perché ridotte a tre (dopo la perdita dell’Artigliere nell’ottobre 1940) anziché quattro come le altre due squadriglie. Le perdite più pesanti furono subite dalla classe nel corso del 1943, durante le missioni di scorta e trasporto verso la Tunisia e per i bombardamenti aerei nei porti: ne andarono perdute sette nel corso dell’anno, a fronte di due nel 1942, una nel 1940 e nessuna nel 1941.

Dopo l’armistizio, durante la cobelligeranza, le unità superstiti furono impiegate nella scorta a convogli Alleati ed in alcune missioni di bombardamento sulle coste jugoslave.

Quattro unità della prima serie (Camicia Nera, Carabiniere, Granatiere e Fuciliere) e tre della seconda (Mitragliere, Velite e Legionario) sopravvissero al conflitto, ma soltanto Granatiere e Carabiniere furono lasciati all’Italia dal trattato di pace.

Nel complesso i Soldati furono tra le più riuscite unità della Regia Marina, rivelandosi robuste, versatili, buone incassatrici, stabili, ben armate (specie per quanto riguardava l’artiglieria del calibro principale, mentre quella contraerea dopo le varie modifiche risultò sufficiente in numero, ma non per calibro, per far fronte ai modelli di aerei introdotti a partire dal 1941-1942) e manovriere anche ad alte velocità. Principali difetti, comuni alle precedenti classi di cacciatorpediniere italiani, rimasero la non grande autonomia e le non perfette qualità marine (buona era, comunque, la tenuta al mare dai settori prodieri). La loro robustezza e buona compartimentazione permisero loro di sopravvivere in più occasioni a danni gravissimi, come nel caso di Carabiniere, Granatiere, Corazziere e Velite che per siluramenti o collisioni persero la prua o la poppa senza affondare, o come nel caso dell’Ascari che, finito su un campo minato, continuò a galleggiare dopo aver perso sia la prua che la poppa e che cedette soltanto dopo aver urtato ben tre mine.

Durante il periodo di guerra contro gli Alleati il Camicia Nera effettuò 180 missioni di guerra, percorrendo **QUANTE???** miglia nautiche e partecipando a quasi tutte le principali battaglie ed operazioni aeronavali della campagna del Mediterraneo (Punta Stilo, Capo Passero, Mezzo Giugno, Mezzo Agosto, Banco Skerki **ALTRE???**); durante la cobelligeranza ne effettuò altre 122, comprese missioni di trasporto di truppe e materiali.

**(…) MOTTO??? (...)**

Breve e parziale cronologia.

21 gennaio 1937

Impostazione presso i cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

8 agosto 1937

Varo presso i cantieri Odero Terni Orlando di Livorno. È madrina del Camicia Nera la madre di Giorgio Moriani, “martire” fascista livornese ucciso nel 1921; presenzia al varo Achille Starace, segretario del Partito Nazionale Fascista.

30 giugno 1938

Entrata in servizio.

18 settembre 1938

Il Camicia Nera trasporta a Trieste Benito Mussolini, giunto in visita in Venezia Giulia. Ospitato sulla plancia del cacciatorpediniere, scortato da unità della Squadra Navale, e sbarcato all’arrivo sul Molo Audace, il dittatore annuncia in un discorso tenuto in piazza Unità davanti a 150.000 spettatori (tra cui molte camicie nere), da un palco eretto davanti al palazzo del Municipio (formato da due timoni di nave che sorreggono la pedana), la promulgazione delle leggi razziali, parlando di "soluzioni necessarie per affrontare il problema ebraico". Scelta non casuale quella di Trieste, all’epoca la città italiana con la più grande comunità ebraica in rapporto alla popolazione (nonché la terza in Italia, per numero di componenti). Nel suo discorso Mussolini afferma che "*Nei riguardi della politica interna il problema di scottante attualità è quello razziale. Anche in questo campo noi adotteremo le soluzioni necessarie. Coloro i quali fanno credere che noi abbiamo obbedito ad imitazioni, o peggio, a suggestioni, sono dei poveri deficienti, ai quali non sappiamo se dirigere il nostro disprezzo o la nostra pietà. Il problema razziale non è scoppiato all’improvviso come pensano coloro i quali sono abituati ai bruschi risvegli, perché sono abituati ai lunghi sonni poltroni. È in relazione con la conquista dell’Impero, poiché la storia ci insegna che gli Imperi si conquistano con le armi, ma si tengono col prestigio. E per il prestigio occorre una chiara, severa coscienza razziale, che stabilisca non soltanto delle differenze, ma delle superiorità nettissime. Il problema ebraico non è dunque che un aspetto di questo fenomeno. L’ebraismo mondiale è stato, durante sedici anni, malgrado la nostra politica, un nemico irreconciliabile del fascismo*".

In ricordo della visita le camicie nere della provincia di Trieste donano a Mussolini una riproduzione della campana di San Giusto, realizzata dall’orafo Janesich. Il cinegiornale Luce descrive la visita del capo del fascismo in questi termini: «*Un clamore di sirene che si alza dal mare saluta nella mattinata radiosa di sole l’apparire nel golfo del cacciatorpediniere Camicia Nera che porta il Duce nella sua Trieste. La nave punta ad alta velocità verso il molo Audace. Il duce è sulla plancia di comando e lo saluta con la sua voce solenne il campanone di San Giusto. L’ultima manovra non è ancora del tutto compiuta che già il duce, evidentemente lieto di questo ritorno, mette il piede sul ponte dove è riceverlo sua altezza reale, il duca di Spoleto. Le salve d’artiglieria annunciano a Trieste che il duce è sbarcato nella città che è un solo palpito di attesa e di amore. A passo rapido passando davanti alla scorta d’onore del labaro federale formato dal più fieri squadristi triestini il capo percorre lo schieramento militare e l’allineamento dei giovani fascisti fino al limite dello storico molo segnato da 4 grandi colonne Da qui prosegue lentamente in automobile scoperta per via d’Annunzio, piazza Verdi e Capo di Piazza. avvolto da ondate di invocazioni e ovazioni che lo accolgono da ogni lato fino al Palazzo del governo, 150.000 triestini, un cuore solo, raccolti intorno al capo nella più grande adunata di popolo triestino che la storia ricordi animano a perdita d’occhio Piazza dell’Unità in una apoteosi di passione e di fede, mentre il Duce indica all’Europa la via della giustizia e della salvezza Camicie nere salutate nel duce il fondatore dell’Impero*».

**1938-1939?**

Partecipa a due missioni nell’ambito della guerra civile spagnola (**CERCARE SUL LIBRO SU ISSUU?**).

Maggio 1939

Partecipa alla rivista navale tenuta nel Golfo di Napoli in onore del principe Paolo Karađorđević, reggente di Jugoslavia.

Giugno 1939

Il *Camicia Nera* e gli undici gemelli ricevono, a Livorno, le rispettive bandiere di combattimento, offerte dalle Associazioni d’Arma delle diverse Armi di cui i vari cacciatorpediniere portano il nome; quella del Camicia Nera è offerta dal Partito Nazionale Fascista.

Subito dopo, il *Camicia Nera* va a formare la XI Squadriglia Cacciatorpediniere insieme ai gemelli *Aviere*, *Artigliere* e *Geniere*. Tale Squadriglia viene assegnata alla scorta della III Divisione Navale (incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*), inquadrata nella 2a Squadra Navale.

Nello stesso anno *Camicia Nera*, *Aviere*, *Artigliere* e *Geniere*, insieme agli incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*, visitano Rapallo al comando dell’ammiraglio Wladimiro Pini.

19 giugno 1939

Il Camicia Nera viene visitato a Livorno da Achille Starace.

In questo periodo è imbarcato sul Camicia Nera il guardiamarina Giorgio Martucciello, futura Medaglia d’Oro al Valor Militare.

1939-1940

È comandante del Camicia Nera il capitano di fregata Paolo Mengarini, 40 anni, da Roma.

10 giugno 1940

L’Italia entra nella seconda guerra mondiale. Il Camicia Nera (capitano di fregata Giovanni Oliva, 40 anni, da Biella) fa parte della XI Squadriglia Cacciatorpediniere, che forma insieme ai gemelli Aviere, Artigliere (caposquadriglia) e Geniere, alle dipendenze della III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano), facente parte della 2a Squadra Navale.

10-11 giugno 1940

Il Camicia Nera salpa da Messina alle 19.10 del 10 giugno unitamente alle altre unità della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere e Geniere), all’incrociatore pesante Pola (nave ammiraglia) ed alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento e Bolzano) per fornire copertura alla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), inviata ad effettuare una ricognizione notturna nel Canale di Sicilia, tra Marettimo e Capo Bon.

La mattina dell’11 giugno, il gruppo che comprende il Camicia Nera si unisce ad un altro gruppo partito da Napoli e composto dalla VII Divisione Navale (incrociatori leggeri Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta) e dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere, Carabiniere, Corazziere). Le navi procedono poi fino a nord di Favignana, a protezione della X Squadriglia (e, sempre secondo il relativo volume dell'USMM, anche del gruppo «Da Barbiano» che rientrava alla base dopo aver posato il campo minato «L. K.»: ma in realtà tale gruppo era tornato ad Augusta già nel pomeriggio del 10 giugno, per poi trasferirsi a Taranto nella notte dell'11).

Tutte le navi rientrano alle basi entro la sera dell’11 giugno.

12 giugno 1940

Alle 00.20 il Camicia Nera, insieme al resto della XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere, Geniere), alla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Lanciere, Corazziere, Ascari, Carabiniere), all’incrociatore pesante Pola ed alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento e Bolzano), salpa da Messina per intercettare due incrociatori britannici (il Caledon ed il Calypso) avvistati da dei ricognitori a sud di Creta, diretti verso ovest (gran parte della Mediterranean Fleet, al pari di una squadra navale francese, è infatti uscita in mare a caccia, infruttuosa, di naviglio italiano). (Per altra fonte le navi sarebbero uscite in mare per dare la caccia ad un convoglio britannico, segnalato da un ricognitore al largo di Creta ed avente rotta ovest; segnalazione che si rivela poi errata). Al contempo salpano da Taranto, per fornire loro appoggio, la I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia) e VIII Divisione Navale (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) e la IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci) e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare).

Alle 9, dato che nuovi voli di ricognizione non sono più riusciti a trovare le navi nemiche, tutte le unità italiane ricevono ordine di tornare in porto.

A mezzogiorno il sommergibile britannico Orpheus (capitano di corvetta James Anthony Surtees Wise), in agguato 70 miglia a nordest di Malta, avvista il Pola, la III Divisione e le Squadriglie Cacciatorpediniere XI e XII (meno il Geniere, che è dovuto rientrare in porto da qualche ora), in navigazione con rotta nord/nordovest. Forse perché troppo lontano, il sommergibile non attacca.

19 giugno 1940

Il Camicia Nera, insieme al resto della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere, Geniere), salpa da Napoli (**O AUGUSTA???**) alle 20.30 diretto a Bengasi, per una missione di trasporto. A bordo dei quattro cacciatorpediniere sono stati caricati 36 cannoni anticarro da 47 mm, 20 mitragliere da 20 mm, le relative munizioni e 300 tra ufficiali ed artiglieri del Regio Esercito, addetti a tali armi.

Si tratta di uno dei primissimi carichi di rifornimenti inviati in Libia (il secondo in ordine cronologico), a seguito di richiesta urgente da parte dell’Esercito.

21 giugno 1940

La XI Squadriglia giunge a Bengasi alle 14, sbarcandovi il proprio carico.

7 luglio 1940

La XI Squadriglia (Camicia Nera, Aviere, Artigliere, Geniere), al comando del capitano di vascello Carlo Margottini dell’Artigliere, salpa da Messina alle 15.45 insieme alla III Divisione Navale (Trento e Bolzano), cui funge da scorta, mentre da Augusta e Palermo prendono il mare l’incrociatore pesante Pola (nave di bandiera dell’ammiraglio di squadra Riccardo Paladini, comandante la 2a Squadra), le Divisioni I (incrociatori pesanti Zara, Fiume, Gorizia) e VII (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d’Aosta, Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli) e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci), XII (Carabiniere, Lanciere, Ascari, Corazziere) e XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), che – insieme alle unità salpate da Messina – compongono la 2a Squadra Navale. Una volta in mare aperto, tutte le navi appartenenti alla 2a Squadra Navale si riuniscono in un’unica formazione (eccetto la VII Divisione e la XIII Squadriglia).

Loro compito è scortare a distanza un convoglio salpato da Napoli alle 19.45 del 6 e diretto a Bengasi con un carico di 232 veicoli, 10.445 tonnellate di materiali vari e 5720 tonnellate di carburante, oltre a 2190 uomini; lo formano le motonavi da carico Marco Foscarini, Francesco Barbaro (salpata da Catania alle 12 del 7) e Vettor Pisani e le motonavi passeggeri Esperia e Calitea, con la scorta diretta dei due incrociatori leggeri della II Divisione (Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni), dei quattro cacciatorpediniere della X Squadriglia (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), delle quattro torpediniere della IV Squadriglia (Procione, Orsa, Orione, Pegaso) e delle vecchie torpediniere Rosolino Pilo e Giuseppe Missori.

La XI Squadriglia Cacciatorpediniere è assegnata alla scorta della III Divisione.

La 1a Squadra Navale (V Divisione con le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, IV e VIII Divisione con sei incrociatori leggeri, VII, VIII, XV e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere con 13 unità) esce anch’essa in mare a sostegno dell’operazione. Comandante superiore in mare è l’ammiraglio di squadra Inigo Campioni, con bandiera sulla Cesare.

Le unità della 1a e della 2a Squadra salpano tra le 12.30 e le 18 del 7 luglio da Augusta (Pola, I e II Divisione), Messina (III Divisione), Palermo (VII Divisione) e Taranto (IV, V e VIII Divisione).

La 2a Squadra si pone 35 miglia ad est del convoglio, tranne la VII Divisione con la XIII Squadriglia, che viene invece posizionata 45 miglia ad ovest.

8 luglio 1940

L’operazione va a buon fine (il convoglio raggiunge Bengasi tra le 18 e le 22 dell’8), ed alle 14.30 le navi delle due squadra navali iniziano la navigazione di rientro.

Ma alle 15.20, a seguito dell’avvistamento di una formazione britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la 1a e la 2a Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l’intento di impegnarle in combattimento almeno un’ora prima del tramonto. La flotta britannica in mare, al comando dell’ammiraglio Andrew Browne Cunningham, consiste in tre corazzate (Warspite, Malaya e Royal Sovereign), una portaerei (la Eagle), cinque incrociatori leggeri (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool, Gloucester) e 16 cacciatorpediniere (Nubian, Mohawk, Decoy, Hasty, Hero, Hereward, Stuart, Decoy, Hostile, Hyperion, Ilex, Dainty, Defender, Janus, Juno, Vampire e Voyager).

Alle 19.20, però, in seguito ad ordini di Supermarina (il comando della Regia Marina, che, a differenza dell’ammiraglio Campioni ha avuto modo di apprendere, tramite la crittografia, la reale consistenza e finalità dei movimenti britannici) la flotta italiana accosta per 330° per rientrare alle basi, con l’ordine di non impegnare il nemico. Durante l’accostata le navi vengono attaccate da alcuni velivoli con una dozzina di bombe, rispondendo con intenso tiro contraereo. Le bombe cadono vicine agli incrociatori, ma non causano danni.

9 luglio 1940

Per ordine dell’ammiraglio Paladini, la III Divisione prosegue verso nord dalle 00.45 del 9 sulla dritta di Pola e I Divisione (ammiraglio di divisione Pellegrino Matteucci, sullo Zara), sia per evitare d’incrociarsi con la VII Divisione che è in arrivo da sinistra (perché è in rotta verso lo stretto di Messina), sia per non passare in una zona nella quale Supermarina, alle 22.10, ha indicato trovarsi due sommergibili nemici.

La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione; la 2a Squadra (eccetto la VII Divisione, che è ancora separata da essa) accosta verso nord all’1.23.

Già dalle 22 dell’8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40’ N e 17°20’ E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio.

Verso le quattro del mattino del 9 luglio la III Divisione passa ad est del gruppo «Cesare»; l’ammiraglio Campioni, che Paladini – assumendo che questi avesse intercettato l’ordine, inviato a mezzo radiosegnalatore – non ha informato dell’ordine alla III Divisione di proseguire verso nord (il che differisce da quanto ordinato in precedenza da Campioni), quando alle 4.30 la XV Squadriglia Cacciatorpediniere segnala grosse ombre su tale lato (che è quello da cui si prevede che possa provenire il nemico), ritiene che si tratti di unità nemiche. Vengono così inviate ad attaccarle, in rapida successione, la XV e la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere. In realtà si tratta appunto del Bolzano e del Trento, che si trovano dove – secondo le originarie disposizioni di Campioni – non dovrebbero essere: per fortuna, i due siluri lanciati dalla XV Squadriglia mancano il bersaglio, mentre l’VIII Squadriglia riconosce la sagoma delle navi “nemiche” per quella di due incrociatori tipo “Trento”, permettendo di interrompere l’attacco e chiarire l’equivoco.

Alle 6.40 la III Divisione si ricongiunge con Pola e I Divisione, ed alle 8 viene avvistato un idroricognitore Short Sunderland che pedina la flotta italiana, tenendosi al di fuori della portata delle artiglierie contraeree (la caccia italiana, chiamata ad intervenire, non verrà però inviata ad attaccarlo).

Verso le 13, dopo una mattinata di infruttuosi voli di ricognizione, un velivolo italiano avvista la Mediterranean Fleet 80 miglia a nordest della V Divisione, ossia molto più a nord di quanto previsto, ed in posizione adatta ad interporsi tra la flotta italiana e la base di Taranto: l’ammiraglio Campioni inverte allora la rotta, ed ordina a Paladini, che si trova più a sud e sta dirigendo per ovest-sud-ovest, di fare altrettanto, accostando ad un tempo per riunire più rapidamente le due Squadre.

Verso le 13 la 1a e 2a Squadra, ormai riunite, si dispongono su quattro colonne, distanziate di cinque miglia l’una dall’altra: la XI Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme alla XII Squadriglia, al Pola ed alla I e III Divisione incrociatori, va a formare la colonna destra dello schieramento italiano, posta ad ovest della V Divisione costituita dalle corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour (la prima colonna è costituita dalla VII Divisione, la terza dalla V Divisione – rispetto alla quale la colonna con la III Divisione si trova tre miglia ad ovest, cioè sulla dritta – e la quarta dalle Divisioni IV e VIII). A causa della manovra d’inversione di rotta, il Bolzano si viene a trovare in testa al gruppo degli incrociatori pesanti, mentre il Pola, nave ammiraglia di Paladini, finisce in coda.

Tra le 13.15 e le 13.26, 45 miglia ad est-sud-est di Capo Spartivento, il gruppo «Pola» (di cui la XI Squadriglia fa parte), mentre si trova a poppa dritta della Cesare e con rotta 183° – è in corso la manovra per assumere la propria posizione nella formazione ordinata da Campioni –, viene attaccato da nove aerosiluranti Fairey Swordfish.

Gli aerei britannici, decollati dalla Eagle alle 11.45 con l’obiettivo di attaccare le corazzate italiane, che però non hanno trovato, provegono da ovest (cioè da sinistra); si avvicinano con decisione da poppavia agli incrociatori (approfittando del fatto che i cacciatorpediniere sono invece a proravia degli stessi), scendono in picchiata fino a 20-30 metri e sganciano i loro siluri da circa mille metri di distanza. Gli incrociatori si diradano, compiono rapide manovre evasive ed aprono subito un violento fuoco contraereo, evitando tutti i siluri (due diretti contro il Bolzano, altrettanti contro il Trento ed uno contro lo Zara). Gli aerei si allontanano, tre di essi danneggiati dal tiro delle navi italiane.

Alle 14.05 ha inizio l’avvicinamento alla flotta britannica: alle 15.15 gli incrociatori aprirono il fuoco, seguiti alle 15.23 anche dalle corazzate, che al contempo, insieme al gruppo «Pola», accostano a un tempo di 60° a dritta e così si spostano ad est/nordest insieme agli incrociatori pesanti per supportare gli incrociatori leggeri, i primi ad essere impegnati in combattimento. Entro le 15.40 i sei incrociatori pesanti della 2a Squadra si sono portati 6860 metri a proravia della corazzata Cesare, nave ammiraglia di Campioni.

Incrociatori e corazzate cessano poi il fuoco rispettivamente alle 15.31 ed alle 15.35, per poi riprenderlo dalle 15.48 alle 16.04 (corazzate) e dalle 15.56 alle 16.15 (incrociatori). Alle 15.53 l’ammiraglio Campioni ordina al gruppo «Pola» di serrare le distanze e dispiegarsi sulla linea di rilevamento 040°, per avvicinare gli incrociatori alle corazzate nemiche abbastanza da poter usare i cannoni da 203: l’idea è di cercare di “bilanciare” la disparità di calibro tra i cannoni delle corazzate italiane (320 mm) e quelle britanniche (381 mm) facendo sparare anche gli incrociatori pesanti sulle corazzate nemiche. Tuttavia queste ultime rimangono sempre al limite della gittata dei cannoni degli incrociatori pesanti italiani, dei quali soltanto il Trento spara tre salve contro di esse.

Nella seconda fase, la 2a Squadra manovra per avvicinarsi alle unità avversarie, e tra le 15.50 e le 16 i suoi incrociatori pesanti, su ordine dell’ammiraglio Paladini, aprono il fuoco da 20.000-25.000 metri contro gli incrociatori leggeri britannici del viceammiraglio John Tovey (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool e Gloucester), che rispondono al fuoco con granata perforante e tiro raccolto ma poco efficace.

Alle 15.59, però, la Cesare, la nave ammiraglia, viene danneggiata da un proiettile da 381 mm, dovendo ridurre la velocità. A seguito di questo evento l’ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare delle forze italiane, decide di rompere il contatto per rientrare alle basi, ed alle 16.05 dirama l’ordine generale per le squadriglie di cacciatorpediniere di attaccare con il siluro le navi della Mediterranean Fleet, in modo da facilitare lo sganciamento delle navi maggiori.

La XI Squadriglia va all’attacco alle 16.07 (**PER PRIMA???**), all’ordine del Comando della 2a Squadra; i quattro cacciatorpediniere attraversano la formazione della I Divisione passando con rotta 105° tra Fiume e Gorizia, poi (alle 16.15), subito dopo aver superato la linea degli incrociatori, avvistano le navi nemiche dritte di prua ed accostano di circa 90° a sinistra, assumendo una rotta convergente con la testa della formazione britannica. Il caposquadriglia Artigliere inizia subito a stendere una cortina nebbiogena, sia per occultare gli altri cacciatorpediniere che per coprire il ripiegamento delle navi maggiori (la nebbia artificiale va però ad ostacolare l’attacco della XII Squadriglia, che è in posizione poco più arretrata). Durante l’avvicinamento per l’attacco, la XI Squadriglia è continuamente sotto intenso fuoco nemico, ma nessuna nave è colpita; giunto a 13.800 metri dalla nave scelta come bersaglio per il proprio attacco, ritenuta essere una corazzata, l’Artigliere apre il fuoco contro di essa. Alle 16.20 Camicia Nera, Aviere e Geniere escono dalla cortina fumogena stesa dal caposquadriglia, che li ha nascosti fino a quel momento, e lanciano in tutto dieci siluri, sette contro una corazzata e tre contro un incrociatore, da una distanza di 11.000 metri; il Camicia Nera, in particolare, lancia i suoi siluri da 10.800 metri. Dopo il lancio le unità accostano a sinistra per disimpegnarsi, emettendo cortine fumogene, inseguite dal tiro britannico.

Nessun siluro va a segno; mentre si allontanano, i cacciatorpediniere della squadriglia, pur continuando ad emettere nebbia artificiale per occultarsi, vedono salve nemiche cadere nelle loro vicinanze, fino circa alle 16.30.

Tra le 16.19 e le 16.30 tre squadriglie di cacciatorpediniere britannici (2th, 10th e 14th Flotilla) aprono il fuoco contro quelli italiani da 11.250-12.500 metri, appoggiati tra le 16.39 e le 16.41 dal tiro dei pezzi secondari da 152 mm delle corazzate Warspite e Malaya. Alle 16.49 la “mischia” tra cacciatorpediniere, svoltasi a grande distanza, ha termine senza che nessuna unità sia stata colpita.

Terminata la battaglia, la flotta italiana si avvia alle proprie basi con direttrice di marcia 230°, passando a sud della Calabria; ma durante il rientro, tra le 16.20 e le 19.30, diviene oggetto anche dell'attacco da parte degli stessi bombardieri della Regia Aeronautica (una cinquantina, su circa 126 inviati in totale ad attaccare le forze britanniche), che le attaccano e bombardano pesantemente per errore di identificazione e malintesi (tra il comando delle due Squadre Navali e quello della II Squadra Aerea, cui appartengono i bombardieri) circa la posizione della flotta italiana e di quella britannica. Le insensate disposizioni vigenti in materia di comunicazioni tra Marina ed Aeronautica, che non contemplano la possibilità di comunicazioni dirette tra navi e aerei, impediranno alle prime di segnalare ai secondi l'errore; le stesse navi, non potendo distinguere la nazionalità degli aerei attaccanti, apriranno un intenso fuoco con proprie armi contraeree, rafforzando nei piloti l'impressione di stare attaccando navi nemiche. Alcune delle navi ed alcuni degli aerei, rispettivamente, cesseranno il fuoco e rinunceranno all'attacco riconoscendo all'ultimo momento la vera nazionalità del "nemico", ma alla fine gli attacchi ai danni delle navi italiane eguaglieranno, in intensità, quelli condotti contemporaneamente contro la vera Mediterranean Fleet. Nessuna nave italiana sarà, fortunatamente, colpita, mentre un bombardiere Savoia Marchetti S. 79 della 257a Squadriglia (XXXVI Stormo da Bombardamento Terrestre) finirà abbattuto dal "fuoco amico" delle navi. L’ammiraglio Campioni, per tentare di chiarire equivoco, ordina di stendere bandiere italiane sul cielo delle torri e di emettere fumo rosso dai fumaioli poppieri, pratica convenzionale, nelle esercitazioni in tempo di pace, per segnalare il gruppo “amico”.

L'incidente sarà poi fonte di aspre polemiche tra Marina e Aeronautica, ma per lo meno servirà a dare l'impulso ad un migliore sviluppo della collaborazione aeronavale, che però raggiungerà risultati soddisfacenti solo nel 1942.

L’aliquota più consistente delle unità italiane, compreso il Camicia Nera, dirige su Augusta: nel pomeriggio del 9 luglio, oltre ad esso ed al resto della XI Squadriglia, fanno il loro ingresso nella base siciliana la corazzata Conte di Cavour, gli incrociatori pesanti Pola, Zara, Fiume e Gorizia, gli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi ed i 32 cacciatorpediniere delle Squadriglie VII, VIII, IX, XIV, XV e XVI. Poco dopo mezzanotte, però, a seguito dell’intercettazione e decifrazione di messaggi radio britannici che fanno presagire un imminente attacco di aerosiluranti contro il naviglio ormeggiato ad Augusta, Supermarina ordina a tutte le navi di lasciare la base: dopo essersi frettolosamente rifornite, le unità ripartono per le basi di assegnazione (Napoli e Taranto). I cacciatorpediniere della XI Squadriglia, insieme agli incrociatori leggeri Da Barbiano e Di Giussano, partono alle 19.05 del 10 luglio, alla volta di Taranto.

31 agosto-2 settembre 1940

Il 31 agosto la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Camicia Nera, Aviere, Artigliere, Geniere) salpa da Messina insieme alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano), per partecipare alle operazioni di contrasto all’operazione britannica «Hats», consistente in varie sotto-operazioni: trasferimento da Gibilterra ad Alessandria, per rinforzare la Mediterranean Fleet, della corazzata Valiant, della portaerei Illustrious e degli incrociatori Calcutta e Coventry; invio di un convoglio da Alessandria a Malta e di uno da Nauplia a Porto Said; bombardamenti su basi italiane in Sardegna e nell’Egeo. Supermarina ha infatti saputo che sia la Mediterranean Fleet (da Alessandria) che la Forza H (da Gibilterra) sono uscite in mare, e si è accordata con la Regia Aeronautica per attaccare la prima con le forze navali di superficie ed attacchi aerei e la seconda con aerei e sommergibili.

Complessivamente, all’alba del 31, prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate della V (Cesare, Duilio e Cavour) e IX (Littorio e Vittorio Veneto) Divisione, 13 incrociatori della I (Pola, Zara, Fiume, Gorizia), III, VII (Eugenio di Savoia, Duca d’Aosta, Montecuccoli ed Attendolo) e VIII (Duca degli Abruzzi e Garibaldi) Divisione e 39 cacciatorpediniere (Freccia, Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia; Folgore, Fulmine, Lampo e Baleno dell’VIII Squadriglia; Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X Squadriglia; Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera della XI Squadriglia; Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazziere della XII Squadriglia; Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia; Alvise Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano, Antonio Pigafetta e Nicolò Zeno della XV Squadriglia; Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare della XVI Squadriglia). La III Divisione si riunisce al grosso della squadra italiana, partita da Brindisi e da Taranto, verso le 13 del 1° settembre.

Le due Squadre Navali italiane (la 1a Squadra è composta dalle Divisioni V, VII, VIII e IX e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, VIII, X, XIII, XV e XVI; la 2a Squadra dal Pola, dalle Divisioni I e III e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII), riunite, dirigono per lo Ionio orientale con rotta 150°. Le forze navali sono però uscite in mare troppo tardi, hanno l’ordine di evitare uno scontro notturno ed hanno una velocità troppo bassa (20 nodi), ed hanno l’ordine di cambiare rotta e raggiungere il centro del Golfo di Taranto se non riusciranno ad entrare in contatto con il grosso nemico entro il tramonto. Tutto ciò impedisce alle forze italiane di intercettare quelle britanniche; alle 16 Supermarina ordina un cambiamento di rotta, che impedisce alla 2a Squadra, che si trova in posizione più avanzata della I, di proseguire verso le forze nemiche (l’ammiraglio Iachino, comandante la 2a Squadra, ha chiesto ed ottenuto alle 16.30 libertà di manovra per dirigere contro le forze britanniche, segnalate alle 15.35 a 120 miglia di distanza, ma alle 16.50 tale autorizzazione viene annullata; comunque la 2a Squadra non sarebbe egualmente riuscita a raggiungere le unità avversarie). Alle 17.27 la 2a Squadra riceve l’ordine d’invertire la rotta ed assumere rotta 335° e velocità 20 nodi, come la 1a Squadra.

Alle 22.30 del 31 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l’ordine di impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-Zante, dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nordovest forza 9; le forze italiane si allontanano nuovamente dal Golfo di Taranto per cercare di nuovo quelle avversarie lungo la rotta 155° ma con l’ordine di non oltrepassare la congiungente Malta-Zante, il che tuttavia le tiene lontane dalle rotte possibili da Alessandria a Malta. Verso le 13 la burrasca costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l’armamento). Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione. 29 settembre-2 ottobre 1940

La XI Squadriglia (Camicia Nera, Aviere, Artigliere e Geniere), insieme agli incrociatori pesanti della III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano), esce da Messina alle 20.28 del 29 settembre, mentre prendono il mare da Taranto il Pola, le divisioni I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia), V (corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour), VI (corazzata Duilio), VII (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta), VIII (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) e IX (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) e 17 cacciatorpediniere (Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia; Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti e Giosuè Carducci della IX Squadriglia; Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X Squadriglia; Ascari della XII Squadriglia; Granatiere, Bersagliere ed Alpino della XIII Squadriglia; Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare della XVI Squadriglia), e da Brindisi la VII Divisione (incrociatori leggeri Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli) con la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (Alvise Da Mosto e Giovanni Da Verrazzano), per contrastare un’operazione britannica in corso, la «MB. 5», che consiste nell’invio a Malta degli incrociatori Liverpool e Gloucester con 1200 uomini e rifornimenti, invio da Porto Said al Pireo del convoglio «AN. 4», il tutto con l’uscita in mare delle corazzate Valiant e Warspite, della portaerei Illustrious, degli incrociatori York, Orion e Sydney e di undici cacciatorpediniere a copertura dell’operazione. La III Divisione si riunisce alle navi partite da Taranto alle 7.30 del 30 settembre; sono in mare entrambe le squadre navali: la 1a Squadra dell’ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare (imbarcato sulla Littorio) con le Divisioni V, VI, VII, VIII e IX e le Squadriglie Cacciatorpediniere VII, X, XIII, XV e XVI, e la 2a Squadra dell’ammiraglio Angelo Iachino (imbarcato sul Pola) con le Divisioni I e III e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII. Il Pola, la I Divisione e la IX Squadriglia salpano da Taranto alle 18.05, le unità della 1a Squadra alle 19.30. In mancanza di elementi sufficienti ad apprezzare la composizione ed i movimenti della Mediterranean Fleet ed in considerazione dello svilupparsi di una burrasca da scirocco (che avrebbe reso impossibile una navigazione ad alta velocità verso sud da parte dei cacciatorpediniere) Supermarina decide di rinunciare a contrastare l’operazione ed ordina alle unità in mare di invertire la rotta alle 6.25 del 30 ed incrociare dapprima tra i paralleli 37° e 38°, poi (dalle 10.30) 38° e 39° ed alle 14 fare rotta verso sudovest sino a raggiungere il 37° parallelo, poi, alle 17.20, di rientrare alle basi. Navigando nella burrasca, la flotta italiana raggiunge le basi tra l’una e le quattro del mattino del 1° ottobre, vi si rifornisce in fretta e rimane in attesa di un’eventuale nuova uscita per riprendere il contrasto, ma in base alle nuove informazioni ottenute ciò risulterà impossibile, pertanto, alle 14.00 del 2 ottobre, le navi riceveranno l’ordine di spegnere le caldaie. 6 ottobre 1940 Il Camicia Nera salpa da Messina in mattinata insieme al resto della XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere e Geniere) ed alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano), in appoggio all’operazione «C.V.», consistente nell’invio da Taranto a Lero delle due veloci e moderne motonavi Calitea e Sebastiano Venier, cariche di rifornimenti destinati alle isole del Dodecaneso e scortate dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere, Corazziere e Carabiniere). L’operazione (il convoglio è partito la sera del 5, mentre il 6 mattino, oltre al gruppo cui appartiene il Camicia Nera, sono salpate da Taranto anche la I Divisione con gli incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia, l’incrociatore pesante Pola – nave ammiraglia della 2a Squadra Navale – e la IX Squadriglia Cacciatorpediniere con Alfieri, Oriani, Gioberti e Carducci) viene però interrotta il mattino stesso del 6 ottobre, dopo che la ricognizione aerea dell’Egeo ha segnalato due corazzate, due incrociatori e sette cacciatorpediniere britannici sulla rotta Alessandria-Caso, ossia dove dovrebbero passare le navi dirette nel Dodecaneso. Tutte le unità italiane vengono fatte rientrare alle basi; «C.V.» non si farà più.

11 ottobre 1940

Tra le 20 e le 20.30 il Camicia Nera (capitano di fregata Giovanni Oliva) salpa da Augusta insieme al resto della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere – caposquadriglia, capitano di vascello Carlo Margottini – e Geniere) ed alle torpediniere della I Squadriglia Torpediniere (Alcione, Airone ed Ariel).

Entrambe le squadriglie hanno l’ordine di svolgere una ricerca notturna a rastrello ad est di Malta, dove si ritiene che vi possano essere navi britanniche; il rastrello andrà condotto con rotta est-ovest, partendo da una settantina di miglia a nordest di Malta.

L’ordine è stato dato dopo che, alle 8.45 dell’11 ottobre, un aereo di linea italiano ha avvistato 20 unità britanniche (15 navi da guerra e 5 di tipo imprecisato) con rotta 220° (ma all’arrivo dell’aereo hanno virato di 90° a dritta) in posizione 35°20’ N e 15°40’ O, a 65 miglia per 115° da (ad est-sudest di) Malta. Supermarina, informata da Superaereo un’ora più tardi, non è in grado di fare uscire in mare le forze navali maggiori prima del giorno seguente, pertanto ha ordinato al Comando Militare Marittimo della Sicilia (ammiraglio di divisione Pietro Barone, con sede a Messina) di organizzare una ricerca offensiva notturna con l’utilizzo di aerei per la ricognizione e di unità sottili (cacciatorpediniere, torpediniere e MAS) per la ricerca del contatto e l’eventuale attacco. Sono state quindi disposte ricognizioni con aerei, l’invio dei MAS 512, 513 e 517 in agguato notturno al largo della Valletta, l’approntamento in tre ore delle due squadre navali, la messa in allarme delle difese di Taranto, della Sicilia e della Libia, e l’interruzione del traffico tra Italia e Libia; inoltre si è deliberato di inviare numerose siluranti a verificare la presenza di navi nemiche e, in caso affermativo, ad attaccare col favore della notte (oltre alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere ed alla I Squadriglia Torpediniere, deve prendere il mare anche la VII Squadriglia Cacciatorpediniere – Freccia, Dardo, Saetta e Strale –, ma cercando sulla congiungente Marettimo-Zembra, dove il passaggio è meno probabile). Entro ventiquattr’ore sarebbe possibile fare uscire le forze da battaglia da Taranto, Augusta e Messina, per appoggiare l’azione notturna delle siluranti, o sfruttarne gli eventuali risultati positivi.

A trovarsi in mare è l’intera Mediterranean Fleet, con le corazzate Valiant, Warspite, Ramillies e Malaya, le portaerei Eagle ed Illustrious, l’incrociatore pesante York, gli incrociatori leggeri Ajax, Orion, Sydney, Liverpool e Gloucester ed i cacciatorpediniere Havock, Hasty, Hyperion, Hero, Hereward, Ilex, Jervis, Janus, Juno, Dainty, Defender, Decoy, Nubian, Vampire e Vendetta: tale poderosa formazione è uscita in mare l’8 ottobre per dare scorta a distanza al convoglio «M.F. 3» diretto a Malta, ed ora, dopo che i mercantili sono giunti a destinazione l’11 ottobre, attende di assumere la scorta di tre piroscafi scarichi (Aphis, Plumleaf e Volo, del convoglio «M.F. 4») di ritorno ad Alessandria d’Egitto (questo complesso di movimenti rientra nel quadro dell’operazione britannica «M.B. 6»).

L’ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, ha creato a nord del grosso della flotta uno ‘schermo’ di incrociatori e cacciatorpediniere, con compiti di ricognizione, l’ultimo dei quali (il più a nord) è l’incrociatore leggero Ajax, al comando del capitano di vascello Eward Desmond Bewley McCarthy, il quale avanza a 17 nodi procedendo a zig zag, una settantina di miglia a nord del grosso della Mediterranean Fleet ed ad altrettante miglia da Malta. Le altre unità dello schermo sono l’incrociatore pesante York, gli incrociatori leggeri Orion e Sydney (che con l’Ajax formano il 7th Cruiser Squadron) ed i cacciatorpediniere Nubian e Mohawk; le navi procedono in linea di rilevamento, a notevole distanza l’una dall’altra.

I primi ricognitori italiani, degli idrovolanti CANT Z. 501 delle Squadriglie 144a (di base a Stagnone), 184a, 186a (di base entrambe ad Augusta) e 189a (di base a Siracusa) della Regia Aeronautica, decollano nel primo pomeriggio dell’11 ottobre, quando il cielo – fino ad allora coperto dalle nuvole, con scariche elettriche, forti raffiche di vento e visibilità molto limitata, a causa di una perturbazione sul Mediterraneo centrale iniziata il 9 ottobre – inizia a rasserenarsi, permettendo un progressivo miglioramento della visibilità. Il CANT Z. 501 decollato per primo da Stagnone esplora il settore più occidentale (tra il meridiano di Capo Bon ed il 13° meridiano) ma non trova nulla; altri due idrovolanti sono decollati da Augusta sempre nel primo pomeriggio dell’11 e conducono una ricerca (distanziati di 30 miglia e con percorsi paralleli ed opposti) che va da Malta al meridiano 22° E, ma di nuovo senza risultati; un quarto CANT Z. 501, decollato da Siracusa ed assegnato all’esplorazione di un settore a sud ed ad est di Malta, non vede nulla.

Le sette unità della XI Squadriglia Cacciatorpediniere e della I Squadriglia Torpediniere, giunte a mezzanotte dell’11 ottobre sul meridiano 16°40’ E (a circa cento miglia da Malta), si irradiano sul rastrello con base 28 miglia, disponendosi, da nord verso sud, nell’ordine Alcione, Airone, Ariel, Geniere, Aviere, Artigliere e Camicia Nera, procedendo affiancate ad una distanza di circa quattro miglia l’una dall’altra, con un intervallo di otto miglia tra la I Squadriglia Torpediniere (più a nord) e la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (più a sud).

12 ottobre 1940

All’una di notte, terminato il posizionamento sul rastrello, le sette siluranti iniziano la ricerca, procedendo a 12 nodi con rotta 270° e direttrice della ricerca da est verso ovest. L’eccezionale visibilità (grazie alla luce lunare da sudovest, che rende molto luminoso tale settore, verso il quale si sviluppa la ricerca) e la direttrice dovrebbero consentire alle navi italiane (specie le torpediniere) di avvistare le unità nemiche nei loro settori prodieri prima di essere viste a loro volta. La ricerca del nemico si svolge a sud del parallelo di Malta, nella fascia compresa tra i paralleli 35°54’ N e 35°25’ N a partire dal meridiano 16°40’ E.

Nel mentre, la Mediterranean Fleet procede con rotta 90° (opposta a quella delle navi italiane) e dodici nodi di velocità, circa 50 miglia a sudest di Malta; la linea protettiva degli incrociatori è disposta in linea di rilevamento a nordest del grosso della squadra britannica, con l’Ajax posizionato esternamente verso nord. Ancora più a nord si trovano i tre mercantili del convoglio salpato da Malta alle 22.30, diretti verso est e scortati dagli incrociatori antiaerei Coventry e Calcutta e dai cacciatorpediniere Stuart, Voyager, Wryneck e Waterhen.

Il tempo è migliorato, con vento e mare da sudest forza 2-3 in diminuzione e cielo sereno. La luna (quasi piena e bassa sull’orizzonte), rispetto alla posizione delle unità italiane, si trova alle spalle delle navi britanniche, il che dovrebbe agevolare il loro avvistamento.

Le prime ad incappare nello ‘schermo’ del 7th Cruiser Squadron, e precisamente nell’Ajax, sono le torpediniere: all’1.37 l’Alcione avvista per prima l’incrociatore, ed in breve anche le altre due unità della I Squadriglia avvistano l’Ajax, che da parte sua non si accorge invece della loro presenza; favorite dal buio, vanno all’attacco, col siluro e col cannone. L’Ajax si accorge però di loro all’ultimo momento, e così l’attacco, condotto con coraggio ma con scarsa coordinazione e perizia, si tramuta in disastro: nessuno dei sette siluri va a segno, mentre l’Ajax, danneggiato solo leggermente dal tiro delle torpediniere, risponde al fuoco da distanza ravvicinata, affondando l’Ariel e riducendo l’Airone ad un relitto galleggiante.

I cacciatorpediniere della XI Squadriglia (che procedono col Geniere in testa, seguito nell’ordine da Aviere, Artigliere e Camicia Nera), avvistate le vampe del combattimento tra l’Ajax e le torpediniere, accostano a dritta (verso nord) all’1.56, su ordine del caposquadriglia Margottini, aumentando la velocità. Avvistano anch’essi l’Ajax, ma da una distanza molto inferiore a quella delle torpediniere, e con la luna al traverso a sinistra (cioè, con condizioni di luce poco favorevoli, specie rispetto alle torpediniere); vanno all’attacco, ma commettono un grave errore: anziché attaccare tutti insieme, creando una grande concentrazione di siluri, affrontano l’Ajax uno alla volta, in modo autonomo e scoordinato, stagliandosi per giunta contro la luce lunare che li rende particolarmente ben visibili alla nave nemica, a breve distanza.

Ormai l’Ajax, che ha accostato a sud dopo aver immobilizzato l’Airone, è sul chi va là, dopo l’attacco delle torpediniere: l’attacco dei cacciatorpediniere lo coglie mentre sta accostando a dritta per portare in campo di tiro tutti i propri cannoni da 152 mm, e questa volta l’incrociatore non esita ad aprire il fuoco contro le ombre delle navi italiane in avvicinamento, le cui sagome – peraltro più visibili rispetto a quelle delle torpediniere, date le maggiori dimensioni – si proiettano contro il settore dell’orizzonte che la luna illumina maggiormente (l’avvistamento è pressoché contemporaneo e reciproco).

L’Aviere, il primo ad andare all’attacco (tra le 2.10 e le 2.18), viene rapidamente centrato da diversi colpi prima di poter lanciare i siluri; seriamente danneggiato, senza luce, con parte dell’armamento fuori uso, diversi morti e feriti a bordo ed alcuni compartimenti allagati, deve abbandonare l’attacco ed allontanarsi verso Augusta.

Poco dopo, alle 2.18, il Geniere avvista l’Ajax a poco più di 7 km di distanza; le condizioni cinematiche di distanza e di Beta (largo sulla sinistra, 160°) sono inadatte ad un attacco silurante, ragion per cui il cacciatorpediniere manovra per cambiare tali valori in modo andare all’attacco col siluro in condizioni più adeguate. Proprio durante tale manovra, tuttavia, finisce col perdere il contatto con l’incrociatore, che non viene più ritrovato.

L’Artigliere avvista l’Ajax sulla dritta alle 2.29 e va all’attacco col cannone e col siluro; riesce a colpire l’Ajax con alcune cannonate, arrecandogli qualche modesto danno, ma viene devastato dal tiro dell’incrociatore, che uccide o ferisce più di metà dell’equipaggio (compreso il comandante Margottini) e nel giro di poco più di un minuto ne immobilizza l’apparato motore e scatena violenti incendi a bordo, riducendo l’Artigliere ad un relitto galleggiante.

Il Camicia Nera, nave più a sud del rastrello italiano (**ha virato verso nord dopo aver ricevuto il segnale di scoperta delle torpediniere???**), è l’ultimo ad avvistare l’Ajax, alle 2.47 (o 2.46): si trova però troppo distante (circa 8 km) e con beta sfavorevole (160o a sinistra) per lanciare i siluri. Manovra per portarsi in posizione favorevole per attaccare, accostando con tutta la barra a sinistra ed assumendo rotta 145o (convergente) aumentando la velocità; viene fatto a segno di alcune salve dell’Ajax che non lo colpiscono e risponde al fuoco da una distanza di circa 5 km, sparando due salve senza a sua volta colpire e perdendo subito il contatto con esso nella notte ormai priva di luna. Continua poi per un’ora la navigazione verso ovest, nella direzione in cui ritiene si sia allontanata l’unità avversaria, sperando di poterlo nuovamente ingaggiare.

L’Ajax ha scambiato il Camicia Nera per un incrociatore, il che l’ha indotto a rompere il contatto, alle 2.50, ed invertire la rotta, dirigendo per sudovest (per altra fonte, ad est; il Camicia Nera ne ha attraversato la scia, con rotta divergente). Nel suo rapporto il comandante McCarthy scriverà che "*nell’ultima fase* [del combattimento]*, altre due navi vennero avvistate a circa sei miglia di distanza, stagliantisi contro la luna che andava rapidamente tramontando. Entrambe le navi procedevano su rotta opposta all’Ajax, ossia verso nordovest, ad alta velocità. Inizialmente si ritenne che queste navi fossero incrociatori, ed alle 3.06 venne conseguentemente lanciato un segnale di scoperta*". Dopo aver avvistato il Camicia Nera l’Ajax ha accostato con tutta la barra a dritta, verso sudovest (anche per evitare di esporre al nemico il suo fianco sinistro, più facilmente individuabile a causa di un piccolo incendio visibile attraverso lo squarcio di un proiettile), ed ha sparato due salve contro di esso, vedendolo poi sparire dietro una cortina fumogena; dopo di che, essendo ormai tramontata la luna, anche l’Ajax ha perso di vista l’avversario.

Alle 3.06 l’Ajax informa l’ammiraglio Cunningham dell’accaduto, ed alle 3.45 riceve l’ordine, trasmesso venti minuti prima, di convergere verso il grosso insieme al resto del 7th Cruiser Squadron. Ripiega pertanto verso sud (già da circa un’ora aveva rotta sudovest); nel corso dello scontro ha sparato in tutto 490 colpi da 152 mm (342 dalle torri prodiere e 148 da quelle poppiere) e lanciato quattro siluri. Il breve scambio di colpi con il Camicia Nera ha costituito l’ultima fase del combattimento iniziato all’1.37 con l’attacco delle torpediniere.

Intanto (alle 3.03) l’Alcione, unica scampata alla strage della I Squadriglia, torna sul luogo dell’attacco iniziale e trova l’Airone ancora galleggiante, ma in fiamme ed in procinto di affondare; dopo aver recuperato 72 naufraghi della caposquadriglia (che s’inabissa alle 3.34), operazione che richiede circa un’ora, l’Alcione lascia sul posto una motolancia e fa rotta per Augusta, dove giungerà alle otto del mattino.

Anche il malconcio Aviere e l’indenne Geniere (che ha perso subito il contatto con l’Ajax, ed è stata così l’unica delle sette navi italiane a non avere parte alcuna nel combattimento) si dirigono verso Augusta, dove giungeranno a mezzogiorno; sul luogo dello scontro rimangono solo il Camicia Nera e l’immobilizzato Artigliere. Alle 3.50 il Camicia Nera, avendo preso atto dell’inutilità di continuare a navigare verso ovest, inverte la rotta per andare in soccorso del malridotto caposquadriglia.

Già alle 2.50 l’equipaggio dell’Artigliere è fortunosamente riuscito a rimettere in moto una macchina, alimentata da un’unica caldaia, ed a bassa velocità la nave assume rotta verso nord, salvo arrestarsi nuovamente alle quattro del mattino, non essendo più possibile alimentare la caldaia. Il Camicia Nera raggiunge l’Artigliere alle 5.30 (o 5.20; per altra fonte, verso le quattro del mattino), mentre su quest’ultimo si sta tentando di riaccendere: tra le due navi viene teso un cavo di rimorchio, ed il Camicia Nera inizia a rimorchiare di poppa il suo caposquadriglia (il rimorchio di prua non viene ritenuto praticabile, data la devastazione delle strutture prodiere dell’Artigliere e la difficoltà di accedere al ponte di castello). Alle 5.22 il Camicia Nera trasmette a Supermarina un radiomessaggio con cui informa di quanto accaduto durante la notte; nelle ore successive trasmette altri messaggi sull’andamento dell’operazione di rimorchio.

Il rimorchio, a lento moto, verso nord, procede per qualche ora, ma intorno alle sette del mattino vengono avvistati degli idrovolanti britannici da ricognizione (a partire dalle sei, aerei britannici sono stati inviati alla ricerca delle navi italiane da nordovest a nordest). Tali aerei, contro i quali viene subito aperto il fuoco, non attaccano, ma passa meno di un’ora prima che verso sud/sudest – **sono le 7.40** – si materializzino alcune navi da guerra britanniche: il 3rd Cruiser Squadron (York, Liverpool, Gloucester) ed il 7th Cruiser Squadron (Orion e Sydney, l’Ajax non è invece tornato) più quattro cacciatorpediniere, tra cui il Nubian e gli australiani Vampire e Vendetta (altra fonte parla di due incrociatori e tre cacciatorpediniere). Al contempo sopraggiungono quattro aerosiluranti Fairey Swordfish .

Il loro arrivo non è casuale: quando un ricognitore Short Sunderland ha comunicato l’avvistamento dei due cacciatorpediniere italiani in posizione 35°55’ N e 16°29’ E, 107 miglia ad ovest di Malta (l’Orion ha segnalato che una nave era ancora in fiamme alle 6.45, ed alle 7.10 un idrovolante ha segnalato due cacciatorpediniere insieme, uno dei quali in fiamme e a rimorchio), la Mediterranean Fleet ha infatti accostato per rotta 010° e la portaerei Illustrious ha lanciato quattro Swordfish per attaccarli, mentre il 3rd Cruiser Squadron si è diretto verso del fumo visibile all’orizzonte per verificare da dove provenga (al contempo, infatti, Artigliere e Camicia Nera vengono pesantemente attaccati anche dagli aerosiluranti decollati dall’Illustrious, ma bombe e siluri non vanno a segno).

Di fronte ad una tale disparità di forze, non essendo possibile portare in salvo il danneggiato Artigliere, alle 8.10 il Camicia Nera è costretto a mollare il rimorchio e dirigere ad alta velocità verso la Sicilia, coprendosi la ritirata con cortine nebbiogene. Prima di andarsene, il Camicia Nera (che ha precedentemente preso a bordo 18 uomini dell’Artigliere) lancia in mare una zattera Carley e lascia sul posto la propria motolancia, con a bordo provviste, acqua e medicinali nonché due marinai.

Il grosso della formazione britannica (Sydney, Gloucester e Liverpool più tre cacciatorpediniere; per una fonte, probabilmente erronea, anche l’Ajax) si mette all’inseguimento del Camicia Nera, mentre lo York si occupa di finire l’Artigliere con cannone e siluro; adempiuto a questo compito, si unisce anch’esso agli inseguitori.

Alle otto del mattino vengono fatte uscire da Messina la III Divisione Navale (ammiraglio Luigi Sansonetti: incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano) e la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Ugolino Vivaldi, Luca Tarigo ed Antonio Da Noli) che dirige verso sud-sud-est a 30 nodi per andare in aiuto del Camicia Nera ed impegnare la forza navale che lo insegue; questi, tuttavia, riesce a seminare gli inseguitori grazie alla sua maggiore velocità e superare indenne, con manovre evasive ed emissione di cortine fumogene, gli attacchi degli aerei dell’Illustrious (tre Swordfish lanciano i loro siluri, ma senza successo; per altra fonte gli aerosiluranti che lo attaccarono sarebbero stati dieci), raggiungendo indenne Augusta poco prima di mezzogiorno, preceduto di poco da Aviere e Geniere. Alle 10.15, appreso dalle intercettazioni che il Camicia Nera non ha più bisogno di aiuto e che per l’Artigliere non c’è più niente da fare, la III Divisione riduce la velocità a 25 nodi, ed a mezzogiorno le viene ordinato di rientrare.

La motobarca del Camicia Nera avrà un ruolo centrale nel salvataggio dei naufraghi delle navi affondate: per ordine del capitano di corvetta Alberto Banfi, comandante dell’Airone e della I Squadriglia Torpediniere, che essendo il più alto in grado ha assunto il comando dei naufraghi, radunerà e prenderà a rimorchio le zattere ed i battellini carichi di superstiti, trainandoli in direzione della Sicilia, fino a quando tutti – i due marinai del Camicia Nera rimasti sulla motobarca, 82 sopravvissuti dell’Artigliere, 41 dell’Ariel e dodici dell’Airone – non saranno tratti in salvo, dopo 36 ore in balia del mare, da alcuni MAS inviati da Augusta in seguito ad una grande operazione di ricerca con mezzi aerei e navali.

In seguito alla perdita dell’Artigliere, il ruolo di caposquadriglia della XI Squadriglia Cacciatorpediniere passerà all’Aviere.

11-12 novembre 1940

Il Camicia Nera si trova ormeggiato in Mar Piccolo a Taranto (in banchina, insieme agli incrociatori pesanti Pola e Trento, agli incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi, ai cacciatorpediniere Freccia, Strale, Dardo, Saetta, Maestrale, Libeccio, Grecale, Scirocco, Geniere, Carabiniere, Corazziere, Ascari, Lanciere, Da Recco, Pessagno ed Usodimare, alle torpediniere Pallade, Polluce, Partenope e Pleiadi, alla portaidrovolanti Giuseppe Miraglia, al posamine Vieste ed al rimorchiatore di salvataggio Teseo), quando la base viene attaccata da aerosiluranti britannici che affondano la corazzata Conte di Cavour e pongono fuori uso la Littorio e la Duilio.

Mentre gli aerosiluranti attaccano le corazzate, cinque bombardieri attaccano a più riprese le unità presenti in Mar Piccolo, a scopo diversivo, sganciando complessivamente una sessantina di bombe.

Alle 23.15 dell’11 le navi in Mar Piccolo aprono il fuoco contro alcuni aerei che sganciano bombe da una quota valutata in 500 metri; gli ordigni inquadrano i posti d’ormeggio dei cacciatorpediniere, ma solo uno va a segno, senza esplodere (sul Libeccio, che riporta solo lievi danni).

Tra le 14.30 e le 16.45 del 12 novembre la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (di cui è caposquadriglia il Camicia Nera), insieme alla IX Squadriglia «Alfieri», al Pola ed alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia), lascia Taranto, valutata ormai insicura, per trasferirsi a Napoli.

Novembre 1940

Il Camicia Nera viene visitato da Benito Mussolini a Taranto.

8 febbraio 1941

Partito da Napoli, alle 11.45 il Camicia Nera si unisce ai gemelli Carabiniere e Corazziere della XII Squadriglia nella scorta alla III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano) dell’ammiraglio Luigi Sansonetti (imbarcato sul Trieste), partita poche ore prima da Messina alla volta di La Spezia a seguito di un ordine di Supermarina impartito alle 19.30 del 7 febbraio.

L’ordine è stato dato a seguito della segnalazione di una nutrita formazione navale nemica al largo delle Baleari (per altra versione la partenza della III Divisione sarebbe stata disposta da Supermarina quale misura precauzionale, in vista dell’incontro tra Benito Mussolini e Francisco Franco fissato per l’11 febbraio, per l’eventualità che la Royal Navy volesse compiere un’azione spettacolare, con finalità principalmente psicologiche, contro le coste italiane).

Al contempo, da La Spezia escono in mare le corazzate Vittorio Veneto (nave di bandiera dell’ammiraglio Angelo Iachino), Giulio Cesare ed Andrea Doria e la X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Fuciliere, Alpino). L’invio a La Spezia della III Divisione con relativa scorta è motivato dal proposito, da parte di Supermarina, di costituirvi una forza navale razionalmente composta insieme alle altre unità salpate dalla base ligure: scopo dell’uscita è l’intercettazione dell’aliquota della Forza H britannica (incrociatore da battaglia Renown, corazzata Malaya, portaerei Ark Royal, incrociatore leggero Sheffield, cacciatorpediniere Fury, Foxhound, Foresight, Fearless, Encounter, Jersey, Jupiter, Isis, Duncan e Firedrake), che si sa essere uscita da Gibilterra. La Forza H sta facendo rotta su Genova con l’intento di bombardare il capoluogo ligure (operazione «Grog»); ma l’obiettivo della Forza H non è noto ai comandi italiani, che pensano potrebbe invece trattarsi di un nuovo convoglio verso Malta o di un’azione diretta contro obiettivi della Sardegna occidentale (come già accaduto il 2 febbraio, quando aerei dell’Ark Royal hanno infruttuosamente attaccato la diga del Tirso).

9 febbraio 1941

Poco dopo le otto del mattino, come da disposizioni, la III Divisione si riunisce, 40 miglia ad ovest di Capo Testa sardo (a nord dell’Asinara, nelle bocche di Bonifacio), alle forze navali uscite da La Spezia, ed alle 8.25 l’intera formazione (sotto il comando dell’ammiraglio Iachino) assume rotta 230°, dirigendo per quella che è ritenuta la probabile zona ove si trovano le navi nemiche, nell’ipotesi, errata, che la loro azione sia diretta contro la Sardegna.

Tale rotta, controvento, permette anche di catapultare gli idroricognitori: per ordine dell’ammiraglio Iachino, il Bolzano catapulta il suo IMAM Ro. 43 alle 8.55, seguito dal Trento alle 9.35; i due aerei hanno il compito di cercare il nemico verso sud e sud-ovest, ma in realtà la Forza H si trova 170 miglia più a nord dell’aerea oggetto della ricerca.

La squadra italiana non riesce a raggiungere la Forza H prima che il bombardamento di Genova si compia (questo avviene dalle 8.14 alle 8.54, mentre la squadra italiana, del tutto ignara di quanto sta accadendo, si sta radunando al largo dell’Asinara, e la ricognizione aerea sta cercando inutilmente il nemico ad ovest della Sardegna: le navi britanniche sparano 273 colpi da 381 mm, 782 da 152 mm e 405 da 114 mm, distruggendo o danneggiando gravemente 254 edifici, uccidendo 144 civili e ferendone 272 ed affondando due mercantili), e viene inviata alla sua ricerca mentre questa rientra a Gibilterra: alle 9.35 le navi italiane assumono rotta 270° (verso ovest), ed alle dieci, in seguito alle informazioni pervenute con nuovi messaggi, fanno rotta verso nord, con la III Divisione in posizione avanzata 10 km a proravia delle corazzate. Procedendo verso nord la visibilità (20.000 metri) e le condizioni meteomarine vanno migliorando, sebbene il cielo rimanga coperto da nuvole alte. Alle 12.35 il Trieste catapulta il suo idrovolante con l’ordine che questi segua la rotta 330° fino a 20 miglia dalla costa francese, per poi dirigere verso Genova ed infine ammarare a La Spezia. Alle 12.44, dopo vari messaggi contraddittori su rotta e posizione delle forze britanniche ed in mancanza di notizie fresche, la formazione italiana assume rotta 330° in modo da poterle intercettare nel caso stiano navigando verso ovest seguendo rotte costiere, ma alle 13.07, dopo aver ricevuto nuovi messaggi (che fanno pensare a Iachino che le forze britanniche si siano riunite poco dopo mezzogiorno a sud di Capo Corso e stiano ripiegando verso sud intenzionati a passare vicino alle coste occidentali della Corsica), Iachino ordina che la III Divisione accosti per 50° (le corazzate assumono invece rotta 30° alle 13.16), dopo di che, quando le navi di Sansonetti si vengono a trovare 15 km a proravia delle corazzate a seguito di tale manovra, Iachino dispone che la III Divisione assuma rotta 30° e porti la velocità a 24 nodi. Alle 13.21 viene diramato l’ordine a tutte le unità di prepararsi al combattimento, ritenendo prossimo l’incontro con il nemico (anche perché alle 13.27 l’aereo del Trieste ha comunicato di essere 20 miglia a sudest di Capo Camarat e di non aver incontrato navi nemiche, apparentemente confermando che queste non stiano seguendo le rotte costiere, bensì fuggendo verso sud costeggiando la Corsica occidentale: in realtà, si saprà solo in seguito che era passato prima a 40 e poi a 20 miglia dalla Forza H, senza vederla a causa della scarsa visibilità), ed alle 15.24 il Trieste (la III Divisione si trova 15 km a proravia delle corazzate) avvista delle alberature e segnala di aver avvistato il nemico su rilevamento 50°: viene ordinato il posto di combattimento su tutte le unità, ma alle 15.32 il Trieste annulla il segnale di avvistamento, spiegando che la nave avvistata è in realtà una petroliera. Alle 15.38 Trieste annuncia di nuovo navi sospette su rilevamento 50°, ed alle 15.40 anche dalle corazzate vengono avvistate le loro alberature: certe di aver finalmente trovato la formazione britannica, le navi italiane si preparano al fuoco, ma alle 15.48 un’osservazione più attenta rivela che le alberature sono quelle di sette mercantili francesi che navigano in convoglio verso sudest (un convoglio di cui le autorità italiane, come da clausole di armistizio con la Francia, erano state preavvertite).

Iachino comprende che la sua supposizione era errata, ed alle 15.50 la squadra italiana accosta verso ovest (la III Divisione, su ordine di Iachino, accelera a 30 nodi per portarsi prima possibile nella nuova direzione di probabile avvistamento del nemico) per intercettare la Forza H nel caso stia navigando verso ovest lungo la costa francese, ma alle 17.20 la velocità viene ridotta a 20 nodi, mentre vengono meno le speranze di trovare le navi britanniche. Alle 18 le navi accostano verso nord, ed alle 19 verso est, riducendo la velocità a 18 nodi e cessando il posto di combattimento.

10 febbraio 1941

Durante la notte, in seguito ad un ordine ricevuto alle 22.50, la squadra italiana incrocia nel golfo di Genova a 15 nodi (accelerando poi a 20 nodi alle otto del mattino del 10), venendosi così a trovare, alle nove del mattino del 10, al centro del quadratino 19-61, come ordinato (la III Divisione è in quel momento 10 km a proravia delle corazzate). Alle 9.07 viene ricevuto l’ordine di rientrare alle basi, e la III Divisione fa pertanto rotta su Messina, dove giunge in giornata.

12 febbraio 1941

Il Camicia Nera e la torpediniera Procione salpano da Napoli per Tripoli all’1.45, scortando i mercantili tedeschi Adana, Aegina, Kybfels e Ruhr. Si tratta del secondo convoglio con truppe dell’Afrika Korps, del quale è in corso il trasferimento in Libia ("Sonnemblume 2").

14 febbraio 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 18.

24 febbraio 1941

Il Camicia Nera (caposcorta), insieme al cacciatorpediniere Baleno ed alle torpediniere Orione ed Aldebaran, salpa da Napoli per Tripoli alle 20, scortando i trasporti truppe Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo riuniti in convoglio veloce. Capoconvoglio è il contrammiraglio Luigi Aiello, imbarcato sull’Esperia, e su ogni trasporto è imbarcato come comandante militare un ufficiale superiore della riserva navale. Alla scorta si uniscono successivamente anche i cacciatorpediniere Geniere e Saetta; vi è anche una scorta a distanza, costituita dagli incrociatori leggeri Bande Nere e Diaz (cioè la IV Divisione dell’ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo, con bandiera sul Bande Nere) e dai cacciatorpediniere Ascari e Corazziere.

25 febbraio 1941

Alle 3.40, mentre il convoglio si trova nei pressi delle isole Kerkennah, il Diaz viene centrato da due siluri lanciati dal sommergibile britannico Upright: devastato dall’esplosione di un deposito munizioni, l’incrociatore affonda in soli sei minuti in posizione 34°33’ N e 11°45’ E, portando con sé 484 dei 633 uomini dell’equipaggio. Ascari e Corazziere ne recuperano i superstiti; il primo ritorna poi a seguire il convoglio (che prosegue per la sua rotta), mentre il secondo rientra a Palermo insieme al Bande Nere.

26 febbraio 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 15.45. Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo imbarcano altri 3750 profughi civili e 1860 militari (1200 dell’Aeronautica, 400 dell’Esercito e 260 della Marina, compresi alcuni naufraghi del Diaz) rimpatriati dalla Cirenaica invasa dai britannici.

27 febbraio 1941

Camicia Nera, Aviere (caposcorta) e Geniere lasciano Tripoli a mezzogiorno scortando Ankara, Reichenfels, Marburg e Kybfels che ritornano scarichi a Napoli.

1° marzo 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 10.

12 marzo 1941

Camicia Nera (caposcorta) e Geniere partono da Napoli all’1.30 per scortare a Tripoli i trasporti truppe Victoria, Conte Rosso e Marco Polo. Il convoglio, la cui scorta viene rinforzata da Palermo con il cacciatorpediniere Folgore, gode anche della copertura degli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano, dei cacciatorpediniere Aviere, Carabiniere e Corazziere, della torpediniera Giuseppe Dezza e di tre MAS.

13 marzo 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 15.30.

14 marzo 1941

Camicia Nera (caposcorta), Folgore eGeniere ripartono da Tripoli alle 16 scortando Victoria, Conte Rosso e Marco Polo che ritornano in Italia.

16 marzo 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 3.30.

Aprile 1941

Il capitano di fregata Giovanni Oliva cede il comando del Camicia Nera al parigrado Silvio Garino, 40 anni, da Cairo Montenotte.

14 aprile 1941

Camicia Nera, Geniere, Aviere, Grecale e la torpediniera Pleiadi partono da Napoli per Tripoli all’1.45, scortando un convoglio formato dai piroscafi tedeschi Maritza, Procida, Alicante e Santa Fe, con truppe e materiali dell’Afrika Korps.

17 aprile 1941

In seguito alla distruzione di un altro convoglio, il «Tarigo», da parte di una squadriglia di cacciatorpediniere britannici, il convoglio di cui fa parte il Camicia Nera (convoglio «Alicante») viene temporaneamente dirottato a Palermo, dove giunge alle tre.

18 aprile 1941

Il convoglio riparte da Palermo alle 8.

20 aprile 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 5.

21 aprile 1941

Dopo alcuni attacchi aerei (tra l’1.50 e le 3.51) da parte di bombardieri Vickers Wellington (decollati da Malta), Fairey Albacore e Fairey Swordfish (in parte decollati da Malta, in parte dalla portaerei Formidable), tra le 4.03 e le 5 il porto di Tripoli viene bombardato da una nutrita formazione navale britannica, che comprende le corazzate Warspite, Valiant e Barham, gli incrociatori leggeri Ajax, Orion, Perth e Gloucester e tredici cacciatorpediniere (Havock, Hasty, Hero, Hereward, Havock, Hotspur, Jervis, Janus, Juno, Jaguar, Griffin, Defender, Kingston, Kimberley): si tratta dell’operazione «M.D. 3».

Il bombardamento, protrattosi per tre quarti d’ora, colpisce duramente la città, provocando elevate perdite tra la popolazione civile, ma arreca danni relativamente contenuti alle attrezzature portuali ed al naviglio presente.

Nel corso del bombardamento vengono affondati il piroscafo Marocchino, la motonave Assiria e la motovedetta Cicconetti della Guardia di Finanza, mentre subiscono danni non gravi il cacciatorpediniere Geniere, la torpediniera Partenope, la cisterna militare Tanaro ed alcune unità minori. Le perdite militari ammontano in tutto a cinque morti e 21 feriti.

Alle 14.30 il Camicia Nera riparte da Tripoli insieme ad Aviere (caposcorta), Geniere e Grecale, scortando Alicante, Maritza e Santa Fe che rientrano in Italia.

22 aprile 1941

A seguito di allarme navale, il convoglio deve rientrare a Tripoli alle 9. Da qui poi riparte alle 19, con l’aggiunta del Procida.

25 aprile 1941

Il convoglio raggiunge Napoli alle 6.30.

8 maggio 1941

Il Camicia Nera lascia Napoli alle tre di notte scortando, insieme ai cacciatorpediniere Dardo, Aviere (caposcorta), Geniere e Grecale, un convoglio composto dai piroscafi Ernesto e Tembien, dalle motonavi italiane Giulia e Col di Lana e dalle tedesche Preussen e Wachtfels.

9 maggio 1941

Il convoglio deve rientrare a Napoli all’1.15 a seguito di allarme navale.

11 maggio 1941

Il convoglio riparte da Napoli alle due di notte.

Per fornirgli scorta a distanza nel Canale di Sicilia, escono in mare gli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Luigi Cadorna della IV Divisione, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi dell’VIII Divisione, ed i cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare, Antonio Pigafetta (aggregati alla VIII Divisione), Maestrale, Scirocco, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino (aggregati alla IV Divisione).

12 maggio 1941

La IV Divisione raggiunge il convoglio alle cinque del mattino, ma nel pomeriggio dello stesso giorno il Bande Nere subisce delle infiltrazioni di acqua salata nei condensatori delle caldaie poppiere, che alle 17 costringono il Comando della IV Divisione a trasbordare sul Cadorna, dopo di che il Bande Nere rientra a Palermo, scortato dall’Alpino.

13 maggio 1941

Il convoglio arriva Tripoli alle 11.40.

1° giugno 1941

Il Camicia Nera salpa da Napoli alle 19.30, insieme ai cacciatorpediniere Aviere (capitano di vascello Luciano Bigi, caposcorta), Dardo e Geniere ed alla torpediniera Giuseppe Missori, per scortare a Tripoli il convoglio «Aquitania», formato dai piroscafi Beatrice C., Aquitania, Caffaro, Nirvo e Montello e dalla moderna motonave cisterna Pozarica.

2 giugno 1941

Il convoglio, che procede a non più di otto nodi (non molto), viene avvistato sia da un sommergibile britannico (la cui presenza è segnalata al convoglio, che esegue una diversione dalla rotta proprio il 2 mattina, per evitarlo) che da un idroricognitore Short Sunderland, che comunicano quanto visto.

Essendo l’«Aquitania» uno dei più grandi convogli sino ad allora inviati in Libia, ed in assoluto uno dei più grandi dell’intera battaglia dei convogli nordafricani, alle 19.45 esce da Palermo anche una potente forza di copertura a distanza, consistente nell’intera VIII Divisione Navale (ammiraglio di divisione Antonio Legnani) con i moderni incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi ed i cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino. Completa l’apparato difensivo la scorta aerea, fornita da due caccia FIAT CR. 42.

3 giugno 1941

Poco dopo mezzogiorno decollano da Malta, per attaccare le navi italiane, cinque bombardieri Bristol Blenheim (o Martin Maryland) della RAF.

Intorno alle 14 gli aerei britannici avvistano il convoglio, ma, avendo visto anche i due CR. 42 della scorta aerea, non attaccano subito e si tengono invece a distanza, volando bassi sul mare, tallonando il convoglio in attesa di condizioni favorevoli per l’attacco. Alle 14.15 anche le navi italiane avvistano i Blenheim, molto lontani sulla dritta e bassi sul mare, con rotta quasi parallela a quella del convoglio e direzione verso la Tripolitania; ma, dato che in questo periodo gli attacchi aerei diurni non sono ancora divenuti molto frequenti, pensano che siano bombardieri tedeschi Junkers Ju 88. In ogni caso, gli aerei vengono quasi subito persi di vista.

Alle 14.30 (16.30 per altra fonte) si avverano infine le aspettative degli attaccanti: i due CR. 42, dovendo tornare alla base, lasciano il convoglio e vengono sostituiti da un idrovolante antisommergibile CANT Z. 501, un velivolo lento, superato, poco armato: inadatto a contrastare un attacco aereo (e difatti è impiegato nella scorta antisommergibile). Il convoglio si trova in posizione 35°25’ N e 11°57’ E, circa venti miglia a nordest delle Isole Kerkennah e dodici miglia a nordest della boa numero 1 delle secche di Kerkennah, al largo della Tunisia.

Il CANT Z. 501 si posiziona a proravia del convoglio in funzione di ricognizione antisommergibile, ed alle 14.45 i Blenheim passarono all’attacco: volando a 500 metri di quota, raggiungono il convoglio provenendo da poppavia e lo risalgono dalla coda alla testa, sganciando le loro bombe.

In quel momento le navi della scorta stanno procedendo ai lati del convoglio ed il sole è quasi sceso sull’orizzonte; i Blenheim vengono avvistati sulla dritta (quasi provenienti dalla direzione del sole), a circa 4 km di distanza, che si avvicinano al convoglio volando in formazione a triangolo ad circa 50 metri di quota. Il caposcorta dà subito l’avvistamento e chiede l’invio di aerei da caccia; poi tutte le navi, sia i mercantili che le unità di scorta, aprono il fuoco con le mitragliere, ma le navi scorta sul lato sinistro hanno il campo di tiro ostruito dai mercantili stessi: dato che gli aerei volano molto bassi, sono quasi coperti dai piroscafi. Una volta giunti in prossimità del convoglio, gli aerei accostano leggermente alla loro sinistra, come per evitare le unità di scorta; arrivano sopra i piroscafi di coda, risalgono la formazione e sganciano le bombe sul convoglio, senza nemmeno tentare una minima cabrata.

Uno dei Blenheim viene abbattuto (per una versione, dal fuoco contraereo delle navi del convoglio, per un’altra dai CR. 42 dei tenenti Marco Marinone ed Antonio Bizio, entrambi appartenenti alla 70a Squadriglia del 23° Gruppo Caccia Terrestre) e precipita in fiamme, ma gli altri sganciano con precisione le loro bombe, che vanno a segno; poi si allontanano verso est, sempre volando bassi, vanamente inseguiti dal tiro contraereo delle navi.

Il Montello, carico di munizioni e di benzina, si disintegra in una colossale esplosione, senza lasciare alcun sopravvissuto; il *Beatrice C.* viene anch’esso colpito ed incendiato e, dopo vani tentativi di salvataggio, dovrà essere abbandonato dall’equipaggio e finito a cannonate dal *Camicia Nera*, alle sette del mattino del giorno seguente. Geniere e Missori  recuperano i naufraghi del Beatrice C.; il Geniere recupera anche gli avieri britannici del Blenheim abbattuto, che vengono presi prigionieri e successivamente interrogati dal comandante in seconda del cacciatorpediniere.

4 giugno 1941

Alle 14.10 il resto del convoglio raggiunge Tripoli.

27 luglio 1941

Camicia Nera, Geniere, Aviere (caposcorta), Oriani eGioberti salpano da Taranto per Tripoli alle 14, scortando Marco Polo, Neptunia ed Oceania diretti a Tripoli lungo la rotta di levante. Le navi si tengono molto a levante di Malta, per restare fuori dal raggio d’azione degli aerosiluranti ivi basati, dirigendo all’incirca a metà strada fra Napoli e Bengasi, salvo accostare per Tripoli la sera del 28, evitando i ricognitori nemici.

Il sommergibile britannico Otus (tenente di vascello Richard Molyneux Favell), inviato ad intercettare il convoglio in posizione 34°25’ N e 19°40’ E, non riesce a trovarlo.

29 luglio 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 13; dopo che i tre trasporti hanno sbarcato le truppe, essi ripartono già alle 21 per tornare a Napoli, sempre scortati da Camicia Nera, Aviere (caposcorta), Geniere, Oriani e Gioberti. Rotta di ponente.

31 luglio 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 4.

4 agosto 1941

Camicia Nera, Aviere (caposcorta), Geniere, Oriani, Gioberti e Calliope salpano da Napoli alle 21 diretti a Tripoli, scortando un convoglio formato dai piroscafi Castelverde, Aquitania, Nita, Nirvo ed Ernesto.

5 agosto 1941

Alle 13 si unisce al convoglio anche la moderna motonave cisterna Panuco (per altra fonte, Pozarica), proveniente da Palermo.

6 agosto 1941

Durante il pomeriggio, a sud di Pantelleria, il convoglio viene avvistato da ricognitori britannici; i segnali di scoperta da questi lanciati vengono immediatamente intercettati sia dal caposcorta che da Supermarina, il che permette di intuire che un attacco aereo da Malta è imminente.

Alle 16.40 vengono avvistati aerei britannici, che tuttavia non attaccano, probabilmente perché il convoglio è ancora munito di robusta scorta aerea (due bombardieri Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero" e sei aerei da caccia). Dopo una incerta puntata contro il convoglio, gli aerei nemici si allontanano alle 16.48.

Alle 22, quando – calato il buio – non vi è più scorta aerea, i britannici tornano all’attacco: l’Aviere avvista cinque aerosiluranti (sono Fairey Swordfish dell’830th Squadron della Fleet Air Arm) di prora a sinistra, cioè nella direzione di Malta (ed anche della luna), ad un centinaio di metri di quota.

I cacciatorpediniere di prua aprono il fuoco per primi con le loro mitragliere, subito imitati dai piroscafi ed in breve da tutte le navi del convoglio. Nonostante l’intenso e serrato tiro delle navi, gli aerei britannici non demordono; tagliano la rotta del convoglio passandogli 400 metri a proravia, indi defilano controbordo ai piroscafi e lanciano cinque bengala, di cui tre (molto luminosi) rimangono sospesi in aria e due si depositano sulla superficie del mare, galleggiando ed emettendo poca luce. Viene dato l’allarme, ed i mercantili – molto ben affiatati tra loro e con la scorta, grazie alle precedenti navigazioni compiute insieme: si cerca di far navigare sempre insieme le stesse navi proprio per questo scopo – accostano mettendo la prua sulla luna, così da minimizzare la sagoma e di conseguenza il bersaglio; la Calliope ritiene di vedere un aereo precipitare in fiamme a poppavia del convoglio.

Gli aerosiluranti finiscono con lo sganciare un po’ a casaccio, ma un siluro va egualmente a segno: la vittima è il Nita, ultimo della formazione, colpito alle 22.10. *Calliope* e *Camicia Nera* rimangono ad assisterlo.

**7 agosto 1941**

Dopo ulteriori attacchi aerei, il *Nita* affonda all’1.30 in posizione 35°15’ N e 12°17’ E. *Calliope* e *Camicia Nera* recuperano tutti gli uomini a bordo, tranne uno.

Alle 5.50 il resto del convoglio, che prosegue verso Tripoli a 7 nodi, avvista a poppavia del traverso, sulla sinistra, due bombardieri britannici Bristol Blenheim (appartenenti al 105th Squadron della Royal Air Force), che si avvicinano volando a bassa quota. È l’alba; la scorta aerea non è ancora arrivata. Uno dei Blenheim mantiene le distanze, l’altro si avvicina con decisione: piroscafi e navi scorta aprono il fuoco con cannoni e mitragliere. Il Blenheim si tiene basso fino a poche centinaia di metri dal convoglio, indi cabra e lancia quattro bombe contro l’*Aquitania*, che non subisce danni seri (due bombe esplodono in mare, provocando danni da schegge; altre due rimbalzano contro la murata, per poi cadere in mare inesplose), per poi allontanarsi sorvolando gli altri piroscafi. Il secondo Blenheim, compiuto un ampio giro, si porta a poppa dritta del convoglio ed attacca a sua volta: accolto dal violentissimo fuoco delle navi, non sgancia le bombe, ma passa tra mercantili e navi della scorta volando bassissimo sul mare, si allontana, fa un altro giro, si porta nuovamente a poppa dritta del convoglio e torna alla carica. Di nuovo, piroscafi e navi da guerra aprono un furioso tiro contraereo con cannoni e mitragliere; l’aereo rinuncia di nuovo a sganciare le bombe, passa bassissimo (2-3 metri sopra la superficie del mare) tra i piroscafi e stavolta si allontana definitivamente verso est.

Alle 6.10, ad attacco ancora in corso, giunge sul cielo del convoglio un idrovolante CANT Z. 1007 della Regia Aeronautica (che però non vede il Blenheim); più tardi arrivano anche un S.M. 79 e due caccia biplani FIAT CR. 42.

Alle 6.45 il convoglio attraversa una zona ove la sera prima è stato avvistato un sommergibile, pertanto i mercantili zigzagano, mentre le navi scorta evoluiscono ad alta velocità e lanciano bombe di profondità. A mezzogiorno Tripoli comunica di essere sotto bombardamento aereo, ed alle 12.35 vengono avvistati tre aerei sospetti in lontananza, sulla sinistra; non si verificano, però, altri attacchi.

Il resto del convoglio raggiunge Tripoli alle 18.

Agosto 1941

In seguito alla riorganizzazione della flotta da battaglia, la XI Squadriglia Cacciatorpediniere, composta da Camicia Nera, Aviere e Geniere, viene trasferita alle dipendenze dell’VIII Divisione Navale.

23 agosto 1941

Il Camicia Nera, insieme all’Aviere, ai gemelli Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia ed alla IX Divisione Navale (corazzate Littorio e Vittorio Veneto), esce da Taranto alle 16 a contrasto dell’operazione britannica «Mincemeat», consistente nell’uscita da Gibilterra di parte della Forza H (la portaerei Ark Royal, la corazzata Nelson, l’incrociatore leggero Hermione e cinque cacciatorpediniere) con lo scopo di bombardare gli stabilimenti industriali ed i boschi di sughero nella Sardegna settentrionale (con gli aerei dell’Ark Royal), posare mine al largo di Livorno (con il posamine veloce Manxman) e dissuadere, con tale dimostrazione di forza, la Spagna dall’entrare in guerra a fianco dell’Asse. I veri obiettivi dell’azione britannica non sono comunque noti a Supermarina, che pensa soprattutto ad un nuovo tentativo britannico di inviare a Malta un convoglio di rifornimenti.

Altre aliquote delle forze navali italiane escono da Palermo (VIII Divisione con Duca degli Abruzzi, Montecuccoli ed Attendolo, VII Squadriglia Cacciatorpediniere con Freccia, Dardo e Strale, VIII Squadriglia con Folgore e Fulmine), Messina (III Divisione con Trento, Trieste, Bolzano e Gorizia, X Squadriglia con Maestrale e Scirocco, XII Squadriglia con Corazziere, Carabiniere, Ascari e Lanciere), Napoli (cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi e Lanzerotto Malocello della XIV Squadriglia e Nicoloso Da Recco della XVI Squadriglia) e Trapani (cacciatorpediniere Antonio Pigafetta e Giovanni Da Verrazzano della XV Squadriglia).

24 agosto 1941

Alle cinque del mattino il gruppo «Littorio» si unisce al largo di Capo Carbonara alla III Divisione (incrociatori pesanti Trento, Trieste, Bolzano e Gorizia, cacciatorpediniere Corazziere, Lanciere, Ascari, Carabiniere, Maestrale, Scirocco); poco dopo la formazione viene rinforzata dai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi, Nicoloso Da Recco e Lanzerotto Malocello, provenienti da Napoli, ed Antonio Pigafetta e Giovanni Da Verrazzano, inviati da Trapani.

Le navi italiane assumono una rotta che le conduca al centro del Tirreno. Tra le 6.30 e le 6.40 Littorio, Vittorio Veneto e Trieste catapultano i loro idrovolanti da ricognizione, che tuttavia non riescono a trovare nulla; alle 11.15 è il Bolzano a catapultare il suo ricognitore, ma con risultati non migliori.

La formazione italiana, al comando dell’ammiraglio di squadra Angelo Iachino, ha l’ordine di trovarsi per le otto del 24 trenta miglia a sud di Capo Carbonara, dato che la Forza H è stata avvistata da un ricognitore alle 9.10 del 23, circa 90 miglia a sud di Maiorca (il ricognitore ne ha stimato la composizione in una corazzata, una portaerei, un incrociatore e quattro cacciatorpediniere, con rotta 270° e velocità 14 nodi), ed alle 19.18 di quel giorno dei rilevamenti radiogoniometrici hanno collocato la Forza H 145 miglia ad ovest di Capo Teulada.

Intorno alle cinque del mattino del 24, gli aerei dell’Ark Royal attaccano la zona di Coghinas e Tempio Pausania con bombe e spezzoni incendiari, causando però pochissimi danni (una casa distrutta ed un soldato ucciso) nonostante la zona sia ricca di boschi di sughero, mentre alle 7.45 la squadra italiana viene avvistata a sud della Sardegna da un ricognitore britannico, proprio mentre anche la Forza H viene a sua volta localizzata 30 miglia ad est di Minorca, con rotta 105° e velocità 20 nodi.

Sulla base di tale avvistamento, Supermarina (che ha intercettato il segnale di scoperta del ricognitore nemico, informando subito l’ammiraglio Iachino), ritenendo improbabile che le forze italiane possano incontrare quelle britanniche entro il 24, a meno di non uscire dal raggio di copertura della caccia aerea, ordina a Iachino di tenersi ad est del meridiano 8° Est (salvo, per l’appunto, riuscire ad incontrare la Forza H di giorno ed entro la zona protetta dalla caccia italiana) e di rientrare nel Tirreno per passarvi la notte dopo aver appoggiato la ricognizione che l’VIII Divisione è stata mandata a svolgere nelle acque di Capo Serrat e dell’isola di La Galite; ordina poi alla III ed alla IX Divisione di trovarsi alle dieci del mattino del 25 agosto a 28 miglia per 150° da Capo Carbonara, per ripetere la manovra del 24. Alle 17.20 le forze britanniche vengono avvistate da un altro ricognitore trenta miglia a sudest di Maiorca, il che conferma che un incontro per il 24 non sarebbe possibile, mentre sarebbe probabile il giorno seguente.

25 agosto 1941

In mattinata, dato che la ricognizione aerea (che si spinge fino al 3° meridiano) non trova traccia della Forza H, ed il traffico radio britannico sta tornando ai ritmi usuali, Supermarina decide di far rientrare alle basi le proprie forze navali; alle 13.35, di conseguenza, l’ammiraglio Iachino riceve ordine di rientrare a Napoli. La sera del 25 si viene a sapere che all’alba la Forza H è stata avvistata ormai già in acque spagnole, tra Sagunto e Valencia, prima con rotta nord e poi diretta verso sud, accompagnata da numerosi velivoli. Più tardi è stata vista a sud di Capo Sant’Antonio e si sono sentite molte cannonate, probabilmente dovute ad esercitazioni di tiro.

26 agosto 1941

La IX Divisione arriva a Napoli in mattinata.

29 agosto 1941

Il Camicia Nera, insieme all’Aviere (caposcorta) ed ai cacciatorpediniere Antonio Da Noli, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare e Vincenzo Gioberti, salpa da Napoli per Tripoli alle 11.15, scortando i grossi trasporti truppe Victoria, Neptunia ed Oceania.

A mezzogiorno il sommergibile britannico Urge (tenente di vascello Edward Philip Tomkinson) avvista il convoglio mentre transita nella Bocca Piccola diretto verso sud, per poi disporsi su due colonne (Neptunia e Oceania nella colonna di dritta, Victoria da sola in quella di sinistra) ed assumere rotta 215°. Dopo essere temporaneamente sceso a 15 metri (dalle 12.14 alle 12.16) per non essere avvistato da un cacciatorpediniere che ha ridotto le distanze, alle 12.18 l’Urge, nel punto 40°25’ N e 14°25’ E (al largo di Capri), lancia tre siluri da 3660 metri contro il trasporto più vicino: la Victoria, che Tomkinson ha scambiato per un più grande e vecchio transatlantico del tipo “Duilio”. La motonave viene mancata dai siluri, così come l’Urge viene mancato dalle 26 bombe di profondità gettate dalla scorta tra le 12.24 e le 12.55 (nessuna esplode particolarmente vicino al sommergible), così ritirandosi verso sudest con l’errata impressione di avere colpito il bersaglio.

31 agosto 1941

Alle 6.30 il sommergibile britannico Upholder (tenente di vascello Malcolm David Wanklyn) rileva rumori di navi in avvicinamento, nota del fumo e poi avvista il convoglio (con i trasporti truppe disposti su due colonne) in avvicinamento su rotta 250°, poi 225°. Avvicinatosi con un’accostata verso nord, il battello britannico lancia una salva di quattro siluri, da 5500-6400 metri di distanza, alle 7.10, contro Neptunia e Oceania (in posizione 32°50’ N e 13°55’ E, a levante di Tripoli). Nessuna delle armi va a segno, e dalle 7.16 alle 7.30 due dei cacciatorpediniere contrattaccano con il lancio di 23 bombe di profondità, che tuttavia non danneggiano l’Upholder il quale frattanto si ritira verso nord.

Il convoglio giunge a Tripoli alle 9.30.

Camicia Nera, Aviere (caposcorta), Da Noli, Pessagno, Usodimare e Gioberti ripartono da Tripoli alle 20.30, scortando Victoria, Neptunia ed Oceania che rientrano vuote a Taranto.

2 settembre 1941

Il convoglio arriva a Taranto alle 15.

22 settembre 1941

Alle otto del mattino il Camicia Nera lascia Augusta insieme ai gemelli Aviere, Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazziere. Gli ultimi quattro devono posare le mine dei campi minati offensivi «M 6» e «M 6 bis» a sudest di Malta, mentre Aviere e Camicia Nera devono scortarli nell’operazione di posa. Giunta nel punto della posa durante la notte, la squadriglia si divide in due sezioni; **l’Aviere precede l’Ascari, tenendosi sulla sua dritta, mentre quest’ultimo posa le sue 50 mine (in modo da proteggerlo da eventuali unità nemiche provenienti da Malta) nello sbarramento «M 6 bis»**. Tra l’1.24 e le 2.34 di notte i quattro cacciatorpediniere posano le 200 mine dei due sbarramenti (sette delle quali esplodono accidentalmente poco dopo la posa, come spesso accade), poi le sei unità si riuniscono nel punto prestabilito, una ventina di miglia a sud-sud-est di Capo Passero (alle 6.59 le due sezioni si avvistano a vicenda al largo di Capo Murro di Porco) e successivamente, durante la navigazione di rientro, sono dirottati da un nuovo ordine su Taranto, dove arrivano alle 17.25.

12 ottobre 1941

Alle 3.40 parte da Taranto insieme ai cacciatorpediniere Aviere, Ugolino Vivaldi, Lanzerotto Malocello, Antonio Pigafetta e Giovanni Da Verrazzano ed agli incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta, per effettuare la posa del campi minato difensivo «B» al largo di Bengasi. Alle 9.15, tuttavia, ricognitori della Regia Aeronautica avvistano due corazzate, tre incrociatori e dieci cacciatorpediniere della Mediterranean Fleet, a 130 miglia da Alessandria d’Egitto ed in rotta per intercettare la formazione italiana. Alle navi italiane viene pertanto ordinato di tornare in porto. Lo sbarramento «B» non verrà mai più posato, a causa della necessità di impiegare i cacciatorpediniere nella scorta dei convogli.

12 novembre 1941

In mattinata Camicia Nera, Aviere e Geniere (la XI Squadriglia) lasciano Taranto per ordine di Supemarina diretti a Messina, dove devono andare a rinforzare la scorta della III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento e Gorizia). Navigando a 20 nodi, giungono a Messina nel tardo pomeriggio.

21 novembre 1941

Alle 8.10 il Camicia Nera (capitano di fregata Silvio Garino) parte da Napoli unitamente ad Aviere (capitano di vascello Luciano Bigi, caposquadriglia della XI Squadriglia, che include Geniere, Aviere e Camicia Nera), Carabiniere (capitano di fregata Giacomo Siccio), Corazziere (capitano di vascello Paolo Melodia, caposquadriglia della XII Squadriglia Cacciatorpediniere) e Geniere (capitano di fregata Francesco Baslini) ed agli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (capitano di vascello Vittorio De Pace) e Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi (capitano di vascello Franco Zannoni; nave di bandiera del comandante superiore in mare, ammiraglio di divisione Giuseppe Lombardi) dell’VIII Divisione, per fornire scorta indiretta a due convogli partiti da Napoli e diretti a Tripoli: il «C» (partito in due gruppi poi riunitisi in mare aperto; lo compongono le motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani e la motonave cisterna Iridio Mantovani, scortate dai cacciatorpediniere Vivaldi, Pessagno, Da Noli e Turbine e dalla torpediniera Perseo) e l’«Alfa» (salpato alle 19 e composto dalle motonavi Ankara e Sebastiano Venier scortate dai cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti). Entrambi dovranno seguire la rotta di levante, passando per lo Stretto di Messina e tenendosi poi al di fuori del raggio d’azione degli aerosiluranti d Malta (190 miglia).

Sono in mare anche due convogli diretti a Bengasi, uno (incrociatori ausiliari Città di Palermo e Città di Tunisi, scortati dal cacciatorpediniere Nicolò Zeno e Lanzerotto Malocello) partito da Taranto e l’altro (nave cisterna Berbera e torpediniera Pegaso) salpato da Brindisi. Al contempo, una motonave veloce (la Fabio Filzi) è partita anch’essa per Tripoli ma sulla rotta di ponente (per il Canale di Sicilia), con la scorta di un paio di cacciatorpediniere (oltre che di aerei: sia sui due convogli che sulla Filzi la scorta aerea dovrà essere continua, nelle ore diurne, dal 20 al 23 novembre), per non dare nell’occhio. Infine, l’incrociatore leggero Luigi Cadorna è partito da Brindisi per trasportare a Bengasi un carico di benzina, e da Tripoli prendono il mare le navi qui rimaste bloccate a inizio novembre, per rientrare in Italia.

Si tratta di una grande operazione complessa disposta per inviare in Libia, dopo la momentanea battuta d’arresto causata dalla distruzione del convoglio «Duisburg» (9 novembre 1941), i rifornimenti necessari a contrastare l’offensiva britannica «Crusader», con la quale le forze del Commonwealth stanno avanzando in Africa Settentrionale.

La VIII Divisione, insieme alla III Divisione (uscita da Napoli alle 19.30 con gli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Gorizia, nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona), dovranno fornire protezione all’intera operazione.

Per evitare che il nuovo convoglio faccia la stessa fine del «Duisburg», distrutto dalla Forza K britannica (due incrociatori leggeri e due cacciatorpediniere) nonostante la presenza della III Divisione a pochi chilometri, si è deciso che le due Divisioni non debbano tenersi a qualche chilometro dal convoglio, bensì navigare insieme al convoglio stesso, dissuadendo la Forza K dall’attaccare.

L’idea è che un tale numero di navi in movimento contemporaneamente, divise in più convogli sparsi su una vasta area, confonda e disorienti la ricognizione maltese; che i convogli finiscano col coprirsi a vicenda; che la presenza in mare della III e VIII Divisione scoraggi interventi da parte della Forza K britannica (autrice della distruzione del convoglio «Duisburg»), notevolmente inferiore per numero e potenza (incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively). L’Aeronautica, oltre alla scorta antiaerea ed antisommergibile dei convogli, effettua anche azioni di ricognizione e di bombardamento degli aeroporti di Malta. Sette sommergibili vengono disposti in agguato nelle acque circostanti l’isola per vigilare su eventuali sortite delle forze navali ivi basate, con compito esplorativo ed offensivo.

L’VIII Divisione, che parte da Napoli in leggero ritardo a causa di un attacco aereo scatenatosi su Napoli proprio mentre gli incrociatori lasciavano gli ormeggi (il che ha reso necessario procedere all’annebbiamento del porto), dirige verso il convoglio «C», che è partito in precedenza. In mattinata l’VIII Divisione viene raggiunta dagli aerei di scorta, come pianificato: idrovolanti antisommergibili e 41 pattuglie di caccia Macchi Mc 200 del 21° Gruppo Caccia della 3a Squadra Aerea.

Alle 10.24 sopraggiungono anche tre aerosiluranti Savoia Marchetti S.M. 79 “Sparviero” e un Caproni Ca. 313 della Scuola Aerosiluranti di Capodichino che effettuano esercitazioni di attacco con lancio simulato contro il Duca degli Abruzzi.

Il convoglio «Alfa» è stato però avvistato da un ricognitore britannico poco dopo la partenza; a seguito dell’intercettazione di un messaggio radio britannico dal quale risulta che una forza navale britannica non è molto lontana, il convoglio viene dirottato ad Argostoli, ponendo così fine alla sua partecipazione nell’operazione.

Il convoglio «C», invece, prosegue e viene raggiunto poco dopo le 16 dalla VIII Divisione con i relativi cacciatorpediniere, Camicia Nera compreso. Tale Divisione ne assume quindi la scorta diretta.

Quasi contemporaneamente, però, mentre le navi sono ancora a nord della Sicilia, anche il convoglio «C» e la sua scorta vengono avvistati da un aereo (un Sunderland della RAF, decollato da Malta) e da un sommergibile avversari, che segnalano a Malta la presenza di navi mercantili e navi da guerra italiane dirette verso lo stretto di Messina. Supermarina intercetta e decifra entrambi i segnali di scoperta; stante però la potente scorta di cui il convoglio gode, sia Supermarina che l’ammiraglio Lombardi decidono di proseguire, senza neanche modificare la rotta.

Alle 19.50 il convoglio e la VIII Divisione imboccano lo stretto di Messina, e poco dopo vengono raggiunti anche dalla III Divisione dell’ammiraglio Angelo Parona. (Secondo un’altra versione, Camicia Nera, Aviere, Geniere e Corazziere non sarebbero partiti da Napoli con l’VIII Divisione, bensì da Messina insieme alla III Divisione ed ad un altro cacciatorpediniere, il Bersagliere).

La VIII Divisione si posiziona in testa al convoglio, la III in coda; tutta la formazione assume direttrice di marcia lungo la costa siciliana, a 14 nodi, come ordinato. Alle 20.45 l’ammiraglio Lombardi viene informato da Supermarina che forze di superficie britanniche sono in mare, e provvede ad ordinare a tutte le unità “posto di combattimento generale”, avvisandole dell’eventualità di un incontro notturno con navi nemiche. Contemporaneamente il convoglio inizia ad essere sorvolato da ricognitori britannici, che volano sul suo cielo con qualche luce volutamente lasciata accesa, in modo da attirare il fuoco contraereo delle navi, che segnalano così, involontariamente, la direttrice di marcia del convoglio. L’ammiraglio Lombardi ordina tassativamente di non aprire il fuoco contro i ricognitori, essendo peraltro inutile, proprio per evitare di segnalare la propria posizione; ma durante la notte diverse navi, soprattutto tra quelle mercantili, si lasciano sfuggire sporadiche raffiche di mitragliera contro tali velivoli.

I ricognitori non perdono mai di vista il convoglio, aggiornando continuamente Malta sui suoi spostamenti: innumerevoli messaggi vengono intercettati e decifrati sia da Supermarina che dal comando della VIII Divisione.

Alle 21.45 la formazione assume rotta 96°, in modo da uscire prima possibile dal raggio d’azione degli aerosiluranti, e poco dopo si dispone in ordine di marcia notturna, con l’VIII Divisione a dritta e la III a sinistra. Tale cambiamento di rotta e formazione viene ordinato dall’ammiraglio Lombardi per cercare di disorientare i ricognitori; ma poco dopo ricompaiono i bengala ed i fanalini dei ricognitori, a mostrare che il convoglio non è stato perso di vista. Non passa molto, anzi, prima che inizi una serie di violenti attacchi aerei (da parte di aerosiluranti Fairey Albacore dell’828th Squadron e Fairey Swordfish dell’830th Squadron della Fleet Air Arm e da bombardieri Vickers Wellington della RAF, di base a Malta); ed anche sommergibili britannici si avvicinano al convoglio per attaccarlo.

Alle 21.45 un gruppo di crittografi di Maristat imbarcati sul Gorizia intercetta una comunicazione radiofonica poco distante, di cui non riesce tuttavia a decifrare le parole; alle 22 viene intercettato e stavolta decifrato un messaggio di un bombardiere, identificato con la sigla RPP, che comunica al Comando della RAF di Malta “*Ho avvistato il nemico a … miglia per 230° da Reggio. Rotta nemico per 210°, velocità 9*”. Tale messaggio viene intercettato e decifrato anche a Roma, alle 22.30, e Supermarina dirama di conseguenza un messaggio PAPA (Precedenza Assoluta sulle Precedenze Assolute) con cui si avverte “*Posizione del nemico a miglia 10-15 (gruppo dubbio) per 230 da Reggio – rotta 210 – velocità 9*”.

Alle 22.34 la formazione italiana viene sorvolata da un aereo proveniente da sud, che viene avvistato dal Fuciliere, e poi illuminata da un bengala lanciato da un Wellington del 69th Squadron della RAF. Alcune delle navi aprono il fuoco contro gli aerei (di cui si vedono i fanali verdi accesi nell’oscurità), violando gli ordini dell’ammiraglio Lombardi di non aprire il fuoco per non permettere all’avversario di meglio identificare posizione e direttrice di marcia del convoglio.

Alle 22.45, per ordine dell’ammiraglio Lombardi, i mercantili del convoglio si dispongono su due colonne parallele; l’VIII Divisione si posiziona sulla dritta del convoglio, con la XIII Squadriglia in posizione di scorta avanzata di prora all’VIII Divisione, mentre la III Divisione fa lo stesso sul lato sinistro.

Alle 23.12 il sommergibile britannico Utmost (capitano di corvetta Richard Douglas Cayley) sente rumori di navi in posizione 37°48’ N e 15°32’ E e poco dopo avvista tre incrociatori e tre cacciatorpediniere (le navi della III Divisione) a cinque miglia di distanza, su rilevamento 275°, stimandone rotta e velocità in 110° e 20 nodi. Il sommergibile va all’attacco e lancia quattro siluri contro il Trieste, che alle 23.12 viene colpito da una delle armi, riportando danni gravissimi: rimane immobilizzato, e potrà rimettere in moto solo alle 00.38, scortato da Corazziere e Carabiniere, per trascinarsi verso Messina.

L’Utmost, mentre scoppiano le prime due bombe di profondità, si allontana verso sudest; successivamente vengono gettate altre 84 bombe di profondità, ma ormai il sommergibile si è allontanato.

22 novembre 1941

Alle 00.30 diverse unità comunicano di sentire rumore di aerei, e poco dopo numerosi bengala si accendono nel cielo a nord del convoglio, su rotta approssimativamente parallela alla sua. Il Duca degli Abruzzi accosta a dritta accelerando a 18 nodi, e l’ammiraglio Lombardi ordina a tutte le unità di accostare ad un tempo di 90° verso sud, dando la poppa ai bengala. Alle 00.38, quando l’accostata è quasi completa, il Duca degli Abruzzi viene colpito a poppa dritta da un siluro lanciato da un aerosilurante Swordfish dell’830th Squadron – un altro aereo dello stesso tipo viene abbattuto, con la morte del pilota e la cattura del navigatore –, fermando le macchine ma continuando l’accostata a causa dell’abbrivio e del timone rimasto bloccato alla banda (per altra fonte, il comandante del Duca degli Abruzzi avrebbe fatto mettere le macchine a 30 giri per evitare di fermarsi del tutto, dato che l’accensione di altri bengala nel cielo della formazione indicava che il rischio di ulteriori attacchi persisteva; l’incrociatore avrebbe di conseguenza iniziato a compiere giri sulla dritta per via del timone bloccato).

La conseguente menomazione della forza di scorta, insieme ai continui e violenti attacchi aerei ed alla notizia della presenza in mare di forze di superficie britanniche, inducono l’ammiraglio Lombardi ad ordinare che il convoglio, accompagnato da Trento e Gorizia e dalla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (oltre alla scorta diretta), rientri a Taranto; Supermarina conferma l’ordine. Garibaldi e XIII Squadriglia rimangono ad assistere il Duca degli Abruzzi, che riuscirà faticosamente a rientrare a Messina.

Sotto i violenti e continui attacchi aerei, le motonavi si disorientano e si disperdono: soltanto la Napoli rimane in prossimità della III Divisione. Il *Geniere* rimane assieme alla *Napoli*, ed in mattinata si aggrega ad essi anche la *Vettor Pisani*, rintracciata alle 9.36 dal *Gorizia*. Il *Geniere*, scortando *Pisani* e *Napoli*, giunge a Taranto alle 17 del 22, ed è così la prima unità della scorta a rientrare alla base. (IL CAMICIA NERA VIENE DISTACCATO PER SCORTARE LA MANTOVANI???)

La *Mantovani* vi arriverà qualche ora più tardi, mentre la disorientata *Monginevro*, che ha ricevuto gli ordini solo più tardi e mutato rotta più volte, vi arriverà soltanto il giorno seguente.

29-30 novembre 1941

Dato che tra il 28 ed il 30 novembre sono partiti, o devono partire, quattro convogli e cinque unità militari in missione di trasporto verso la Libia (piroscafi Iseo e Capo Faro e torpediniera Procione, da Brindisi a Bengasi; motonave Sebastiano Venier e cacciatorpediniere Giovanni Da Verrazzano, da Taranto a Bengasi; incrociatore ausiliario Adriatico, da Argostoli a Bengasi; nave cisterna Iridio Mantovani e cacciatorpediniere Alvise Da Mosto, da Trapani a Tripoli; cacciatorpediniere Antonio Da Noli, da Argostoli a Bengasi; cacciatorpediniere Nicolò Zeno, da Taranto a Bengasi; cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi ed Emanuele Pessagno, da Argostoli a Derna; sommergibile Pietro Micca, da Taranto a Derna) e che il rischio di attacchi navali britannici è altissimo (la Forza K, di base a Malta, ha distrutto due convogli il 9 ed il 24 novembre), viene deciso di fare uscire in mare, a protezione di tale traffico da eventuali puntate offensive di incrociatori britannici, una consistente forza di protezione consistente nella corazzata Duilio (comandante superiore in mare, ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola), nella VII Divisione (Attendolo, Montecuccoli e Duca d’Aosta) con la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Camicia Nera) e nella VIII Divisione (il solo incrociatore leggero Giuseppe Garibaldi, più due cacciatorpediniere della XIII Squadriglia, mentre il resto di tale squadriglia accompagna la Duilio).

La VII Divisione (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten) e la XI Squadriglia (Camicia Nera compreso), punta avanzata della formazione italiana, salpano da Taranto a mezzogiorno (od alle 13) del 29, e si dislocano a metà strada tra Taranto e Bengasi, mentre Duilio, Garibaldi e XIII Squadriglia (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) salpano da Taranto nel pomeriggio dello stesso giorno, a sostegno della VII Divisione.

Nel pomeriggio dello stesso 29 novembre, alle 17.05, il sommergibile britannico P 31 (poi Uproar, al comando del tenente di vascello John Bertram de Betham Kershaw) sente rumore di navi in movimento a nord-nord-est mentre è immerso in posizione 39°20’ N e 17°33’ E (nel Golfo di Taranto), si porta a quota periscopica ed avvista la VII Divisione. Alle 17.19 il P 31 lancia quattro siluri contro l’Attendolo, seconda unità della fila; l’incrociatore avvista tuttavia le armi, e le evita con un’improvvisa accostata a sinistra, subito imitata dal Montecuccoli, che lo segue in formazione (le scie dei siluri vengono viste passare a dritta del Montecuccoli, tra i due incrociatori). Però la formazione italiana, diretta a sud, è stata scoperta dai britannici. Questi ultimi, d’altra parte, apprendono del cospicuo traffico navale italiano anche mediante decrittazioni di “ULTRA” relative ai convogli in partenza.

Da Malta, pertanto, il mattino del 30 novembre prendono il mare con l’obiettivo di intercettare i convogli italiani l’ormai famigerata Forza K (capitano di vascello William Gladstone Agnew), costituita dagli incrociatori leggeri Aurora (nave di bandiera del comandante Agnew) e Penelope e dal cacciatorpediniere Lively, e la Forza B (contrammiraglio Rawlings), formata dagli incrociatori leggeri Ajax e Neptune e dai cacciatorpediniere Kingston e Kimberley. Per tutta la giornata del 30, aerei britannici tengono sott’occhio sia i mercantili diretti a Bengasi che le navi da guerra italiane, nonostante la scorta aerea con caccia della Regia Aeronautica.

Nemmeno l’uscita in mare delle navi britanniche sfugge alle forze italiane, grazie al loro avvistamento dapprima da parte del sommergibile Tricheco e poi di ricognitori dell’Aeronautica, pertanto Supermarina ordina alla VII Divisione di tenersi ad immediato contatto con la motonave Venier, la più importante tra quelle in mare ad est di Malta ed esposte al pericolo dell’incursione navale britannica. Così viene fatto, e per tutta la giornata la Divisione si tiene tra la Venier e le unità britanniche in avvicinamento.

Ma la sfortuna si accanisce contro i piani italiani: nel pomeriggio del 30 il Garibaldi viene colto da una grave avaria alle caldaie, che lo lascia immobilizzato. Dopo alcune ore, dato che il problema non è ancora risolto (sebbene il Garibaldi abbia ripreso a navigare) e c’è rischio di un attacco contro l’incrociatore in difficoltà, l’ammiraglio Porzio Giovanola ripiega verso est con Duilio, Garibaldi e XIII Squadriglia. Alle 17.45 Supermarina, dato che la sola VII Divisione si troverebbe in condizioni di inferiorità numerica alle Forze B e K qualora si dovessero riunire, ordina a tutta la forza di copertura, compresa la VII Divisione, di rientrare a Taranto. Qui VII Divisione e XI Squadriglia giungono alle 11.20 del 1° dicembre, non prima di aver scampato un grave pericolo: alle 4.37, in posizione 39°08’ N e 17°31’ E (nel Golfo di Taranto), essa è stata avvistata dal sommergibile Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn), mentre procedeva con rotta 030°. Immersosi alle 4.47 (due minuti dopo che la VII Divisione, compiendo una manovra a zig zag, ha accostato proprio nella sua direzione), il sommergibile ha lanciato quattro siluri alle 5.01 contro l’incrociatore di poppa, da 915 metri, senza colpire.

La Forza K intercetterà ed affonderà l’Adriatico, il Da Mosto e la Mantovani.

13 dicembre 1941

Il Camicia Nera salpa da Taranto alle 19.40 insieme ai gemelli Carabiniere, Corazziere, Aviere, Ascari e Geniere (per altra versione Geniere, Corazziere e Carabiniere sarebbero partiti più tardi, separatamente dal resto del gruppo), agli incrociatori leggeri Attendolo e Duca d’Aosta (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, comandante la VII Divisione) ed alla corazzata Andrea Doria, nell’ambito dell’operazione di traffico «M. 41».

Dopo le gravi perdite subite dai convogli diretti in Libia nelle settimane precedenti, le forze italo-tedesche in Nordafrica si trovano in situazione di grave carenza di rifornimenti proprio mentre è in corso una nuova offensiva britannica, l’operazione «Crusader», ed urge rifornirle.

Con la «M. 41», Supermarina intende inviare a Tripoli e Bengasi tutti i mercantili già carichi presenti nei porti dell’Italia meridionale, mobilitando per la loro protezione, diretta e indiretta, pressoché tutta la flotta in condizioni di efficienza.

Sono previsti tre convogli: l’«A», da Messina a Tripoli, formato dalle moderne motonavi Fabio Filzi e Carlo Del Greco scortate dai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco ed Antoniotto Usodimare (poi dirottato su Taranto per unirsi da subito all’«L» ma distrutto durante tale percorso dal sommergibile britannico Upright); l’«L», da Taranto per Tripoli, formato dalle motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani scortate dai cacciatorpediniere Freccia ed Emanuele Pessagno (con a bordo il contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) e dalla torpediniera Pegaso; e l’«N», da Navarino ed Argostoli per Bengasi, costituito dai piroscafi Iseo e Capo Orso e dai cacciatorpediniere Turbine e Strale, cui si devono aggiungere la motonave tedesca Ankara, il cacciatorpediniere Saetta e la torpediniera Procione provenienti da Argostoli.

Ogni convoglio deve fruire della protezione di una forza navale di sostegno, che di giorno si terrà in vista dei trasporti e di notte a stretto contatto con essi. Attendolo, Duca d’Aosta e Doria, più i relativi cacciatorpediniere, sono assegnati alla protezione del convoglio «N», mentre gli altri due convogli saranno protetti dalla corazzata Duilio (nave ammiraglia dell’ammiraglio di squadra Carlo Bergamini) e da un’eterogenea VIII Divisione composta per l’occasione dagli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (nave di bandiera dell’ammiraglio Giuseppe Lombardi, comandante della VIII Divisione) e Raimondo Montecuccoli e dall’incrociatore pesante Gorizia (con a bordo l’ammiraglio di divisione Angelo Parona).

Infine, a tutela dell’intera operazione contro un’eventuale uscita in mare delle corazzate della Mediterranean Fleet, prende il mare la IX Divisione Navale (ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare) con le moderne corazzate Littorio e Vittorio Veneto, scortate dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino). Queste navi si dovranno posizionare nel Mediterraneo centrale, come forza di copertura.

A completamento dello schieramento, un gruppo di sommergibili viene dislocato nel Mediterraneo centro-orientale con compiti esplorativi ed offensivi; è inoltre previsto un imponente intervento della Regia Aeronautica.

Per via della carenza di navi scorta e del tempo necessario a reperirne, l’operazione, inizialmente prevista per il 12 dicembre, viene posticipata di un giorno.

Nel tardo pomeriggio del 13, quando i convogli sono già in mare, la ricognizione aerea comunica a Supermarina che una consistente forza britannica, comprensiva di corazzate ed incrociatori (in realtà sono solo quattro incrociatori leggeri: i ricognitori hanno grossolanamente sovrastimato la composizione e potenza della forza avvistata), si trova tra Tobruk e Marsa Matruh, diretta verso ovest. La somma delle forze italiane in mare è complessivamente superiore, ma si trova divisa in gruppi tra loro distanziati e vincolati a convogli lenti e poco manovrieri; per questo, alle ore 20 Supermarina decide di sospendere l’operazione, ed i convogli ricevono ordine di rientrare. Ciò non basterà ad evitare danni.

14 dicembre 1941

Alle nove del mattino, il sommergibile britannico Urge silura la Vittorio Veneto, danneggiandola gravemente, in posizione 37°52’ N e 15°30’ E (secondo l’Urge; 37°53’ N e 15°29’ E per le fonti italiane), una decina di miglia ad ovest-sud-ovest di Capo dell’Armi. Il Camicia Nera, insieme ad Aviere, Carabiniere e Geniere, nonché a Vivaldi e Da Noli della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere ed alle torpediniere Lince ed Aretusa, viene inviato a rafforzare la scorta della corazzata danneggiata (che ha imbarcato 3000 tonnellate d’acqua ma è in grado di sviluppare una velocità di 21 nodi, poi portata a 23,5 meno di mezz’ora dopo il siluramento).

Durante la navigazione si verificano altri allarmi per sommergibili e si ha anche l’erronea impressione che un gruppo di aerosiluranti si stia dirigendo verso la IX Divisione, ma non alla fine non succede niente.

Durante la navigazione nel Golfo di Taranto, la scorta viene ulteriormente ingrossata da altre siluranti distaccate da Supermarina via via che si liberano dalla scorta dei convogli e gruppi di sostegno: all’originaria XIII Squadriglia Cacciatorpediniere si aggiungono alle 10.50 i cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti della X Squadriglia e Corazziere, provenienti da Taranto; alle 17 raggiungono la Vittorio Veneto il Camicia Nera, l’Aviere, il Geniere, il Carabiniere (tutti della XI Squadriglia), il Vivaldi ed il Da Noli (della XIV Squadriglia), sempre da Taranto, e le torpediniere Aretusa e Lince, mentre le torpediniere Centauro e Clio lasciano la scorta e raggiungono Messina. Alle 11.45 ed alle 14.30 la Littorio lancia i suoi due idroricognitori per esplorare il mare in direzione di Malta.

Vittorio Veneto e scorta raggiungono Taranto alle 23.15.

16-19 dicembre 1941

Camicia Nera, Ascari ed Aviere (che formano la XI Squadriglia Cacciatorpediniere), insieme agli incrociatori leggeri Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta (nave di bandiera dell’ammiraglio Raffaele De Courten) della VII Divisione ed alla corazzata Duilio (nave di bandiera dell’ammiraglio Carlo Bergamini, comandante del gruppo), salpano da Taranto alle 15 del 16 per costituire il gruppo di copertura ravvicinata a due convogli diretti in Libia (convoglio «N»: motonave Ankara, cacciatorpediniere Saetta e torpediniera Pegaso, dirette a Bengasi; convoglio «L»: motonavi Vettor Pisani, Monginevro e Napoli, cacciatorpediniere Vivaldi, Malocello, Da Recco, Da Noli, Pessagno e Zeno, diretti a Tripoli) con 14.770 tonnellate di rifornimenti (6869 tonnellate di materiali vari, 2738 tonnellate di munizioni, 859 tonnellate di nafta e 103 tonnellate di olio per le forze italiane, e 3540 tonnellate di materiali, 761 tonnellate di carburante e 312 automezzi per le forze tedesche) e 212 uomini. L’operazione, denominata «M 42», prevede anche un gruppo di appoggio composto dalle corazzate Giulio Cesare, Andrea Doria e Littorio (nave di bandiera dell’ammiraglio Angelo Iachino, comandante superiore in mare) della IX Divisione, dagli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) della III Divisione e dai cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Corazziere, Fuciliere, Carabiniere, Alpino, Oriani, Gioberti ed Usodimare (Squadriglie X, XII e XIII), nonché ricognizione e scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe, l’invio dei sommergibili Topazio, Santarosa, Squalo, Ascianghi, Dagabur e Galatea in agguato nel Mediterraneo centro-orientale, e la posa di ulteriori campi minati al largo della Tripolitania. Prima dell’uscita in mare del convoglio e dei gruppi di scorta, tutti i mezzi antisommergibili disponibili hanno condotto un approfondito rastrello antisommergibili nel Golfo di Taranto, per sventare paventati agguati subacquei come quelli che hanno mandato a monte l’operazione «M. 41».

Gli ordini per il gruppo di sostegno, del quale il Camicia Nera fa parte, sono di tenersi ad immediato contatto col convoglio fino alle otto del mattino del 18, poi spostarsi verso est in modo da poter intervenire in caso di minaccia navale proveniente da Malta.

Già prima della partenza, i comandi italiani e l’ammiraglio Iachino sono stati informati dell’avvistamento alle 14.50, da parte di un ricognitore tedesco, di una formazione britannica che comprende una corazzata. In realtà, di corazzate britanniche in mare non ce ne sono: il ricognitore ha scambiato per corazzata la nave cisterna militare Breconshire, partita da Alessandria per Malta con 5000 tonnellate di carburante destinato all’isola, con la scorta degli incrociatori leggeri Naiad, Euryalus e Carlisle e dei cacciatorpediniere Jervis, Havock, Hasty, Nizam, Kimberley, Kingston, Kipling e Decoy, il tutto sotto il comando dell’ammiraglio Philip L. Vian. Comunque, Supermarina decide di procedere egualmente con l’operazione, sia per via della disperata necessità di far arrivare rifornimenti in Libia al più presto, sia perché la formazione italiana è comunque molto più potente di quella avversaria. Convoglio e gruppo di sostegno procedono dunque lungo la rotta prestabilita.

Poco prima di mezzanotte, il sommergibile britannico Unbeaten avvista parte delle unità italiane e ne informa il comando britannico; quest’ultimo ne è in realtà già al corrente grazie alle decrittazioni di “ULTRA”, che tra il 16 ed il 17 dicembre forniscono a più riprese molte informazioni su mercantili, scorte dirette ed indirette (compresa la presenza in mare della VII Divisione, con “probabilmente” Attendolo e Duca d’Aosta, a protezione del convoglio), porti ed orari di partenza e di arrivo. I comandi britannici, tuttavia, non si trovano in condizione di poter organizzare un attacco contro il convoglio italiano.

Nel tardo pomeriggio del 17 dicembre il gruppo «Littorio» si scontra con la scorta della Breconshire, in un breve ed inconclusivo scambio di colpi chiamato prima battaglia della Sirte. Iniziato alle 17.23, lo scontro si conclude già alle 18.10, senza danni da ambo le parti; Iachino, ancora all’oscuro dell’invio a Malta della Breconshire e convinto che navi da battaglia britanniche siano in mare, attacca gli incrociatori di Vian per tenerli lontani dal suo convoglio (ritiene infatti che gli incrociatori britannici siano lì per attaccare i mercantili italiani, mentre in realtà non vi è alcun tentativo del genere da parte britannica) e rompe il contatto al crepuscolo, per evitare un combattimento notturno, per il quale la flotta italiana non è preparata.

Alle 17.56, per evitare un pericoloso incontro del convoglio con unità di superficie britanniche (si crede ancora che in mare ci siano una o più corazzate britanniche), il convoglio ed il gruppo di sostegno accostano ad un tempo ed assumono rotta nord, sulla quale rimangono fino alle 20 circa; poi, in base a nuovi ordini impartiti da Iachino (e per non allontanarsi troppo dalla zona di destinazione), manovrano per conversione di 20° per volta (in modo da mantenere per quanto possibile la formazione, in una zona ad elevato rischio di attacchi aerei) ed effettuano un’ampia accostata sino a rimettere la prua su Misurata. Convoglio e gruppo di sostegno sono “incorporate” in un’unica complessa formazione (i mercantili su due colonne, con Pisani in posizione avanzata a sinistra, Monginevro in posizione avanzata a dritta, seguite rispettivamente da Ankara e Napoli, il Vivaldi in testa, Da Noli e Malocello rispettivamente 30° di prora a dritta e sinistra di Pisani e Monginevro, Zeno e Da Recco 70° di prora a dritta e sinistra di Pisani e Monginevro, Saetta a sinistra della Pisani e Pessagno a dritta della Napoli; seguite dal gruppo di sostegno su due colonne, con Duca d’Aosta seguito da Attendolo e Camicia Nera a sinistra, Duilio seguita da Montecuccoli ed Aviere a dritta, più Pigafetta a sinistra di Aosta ed Attendolo e Carabiniere a dritta di Duilio e Montecuccoli), il che fa sì che occorra più del previsto perché la formazione venga riordinata sulla rotta 210°: ciò accade alle 22 del 17.

Durante la notte il convoglio, che avanza a 13 nodi, viene avvistato da ricognitori nemici, ma non subisce attacchi.

Poco prima dell’alba del 18, i cacciatorpediniere Granatiere e Corazziere entrano in collisione, distruggendosi a vicenda la prua; gli incrociatori della VII Divisione prestano loro soccorso. Alle 13 la Duilio si riunisce al gruppo «Littorio», lasciando la VII Divisione a protezione immediata dei mercantili. Il convoglio «N» dirige per Bengasi, mentre il convoglio «L» prosegue per Tripoli con la scorta e diretta e, fino al tramonto, anche quella della VII Divisione. Calato il buio, anche la VII Divisione lascia il convoglio per rientrare a Taranto.

Alle 16.15 del 19 dicembre il sommergibile britannico P 31 (tenente di vascello John Bertram de Betham Kershaw) avvista un aereo, e poi, alle 16.32, un cacciatorpediniere che emette una cortina fumogena a 8230 iarde per 135°; iniziata la manovra d’avvicinamento, alle 16.40 avvista due grandi navi ad il fumo di una terza a 8230 iarde per 151°. Dopo sei minuti di avvicinamento ad alta velocità, il P 31 avvista quattro cacciatorpediniere; alle 16.48 nota che le navi avvistate cambiano rotta, venendosi così a trovare a 25° di loro prora sinistra. I cacciatorpediniere procedono a zig zag ad alta velocità; le grandi navi (gli incrociatori della VII Divisione) vengono scambiate per corazzate. Alle 16.52 il sommergibile scende temporaneamente a 15 metri per evitare un cacciatorpediniere, che passa sulla sua verticale senza notarlo, ed alle 16.54 torna a quota periscopica e, vedendo che le navi italiane hanno nuovamente mutato rotta, cambia rotta a sua volta. Alle 16.58, in posizione 39°05’ N e 17°31’ E, il P 31 lancia quattro siluri da 915 metri, contro uno degli incrociatori; subito dopo scende in profondità ed inizia la manovra per allontanarsi. Il Montecuccoli avvista le scie dei siluri (crede addirittura di vederne cinque, una in più del numero di siluri effettivamente lanciati), che lo mancano; l’Attendolo getta subito in mare alcune bombe di profondità a scopo intimidatorio, e lo stesso fanno i cacciatorpediniere, lanciandone in tutto 27 (nonostante non ci sia un tentativo di localizzare ed attaccare il sommergibile, Kershaw noterà che la seconda scarica di bombe è esplosa piuttosto vicina, anche se non tanto da arrecare danni).

La VII Divisione giunge a Taranto la sera del 19; il convoglio raggiungerà indenne Tripoli lo stesso giorno, nonostante alcuni attacchi aerei britannici.

3 gennaio 1942

Il Camicia Nera salpa da Taranto alle 18.50, facendo parte del gruppo di appoggio per l’operazione di rifornimento «M. 43», che prevede l’invio a Tripoli di cinque grandi motonavi da carico (Gino Allegri, Lerici, Monviso, Monginevro e Nino Bixio) ed una petroliera (Giulio Giordani), tutte veloci (almeno 14 nodi) e di recente costruzione, con fortissima scorta; le navi trasportano armi e rifornimenti (tra cui benzina, munizioni, 144 carri armati di cui 82 italiani e 62 tedeschi e 490 automezzi di cui 377 italiani e 143 tedeschi) di cui vi è in Libia urgente necessità per arginare l’offensiva britannica «Crusader», che nelle settimane precedenti ha visto le forze del Commonwealth conquistare tutta la Cirenaica.

L’operazione è stata concepita analogamente alla precedente «M. 42». Il gruppo di appoggio (Gruppo «Littorio»), al comando dell’ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare, comprende le corazzate Littorio (nave ammiraglia di Iachino), Giulio Cesare ed Andrea Doria (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola, comandante della V Divisione), gli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) ed i cacciatorpediniere Geniere, Ascari, Carabiniere, Aviere, Alpino, Camicia Nera, Pigafetta e Da Noli. Il Camicia Nera, insieme ad Aviere e Geniere, accompagna gli incrociatori della III Divisione (Trento e Gorizia).

Oltre al gruppo di appoggio, il cui compito è proteggere il convoglio da un eventuale attacco in forze della Mediterranean Fleet, esce in mare anche una forza di «*scorta diretta incorporata nel convoglio*» (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, con il compito di respingere eventuali attacchi di formazioni leggere di superficie come la Forza K), composta dalla corazzata Duilio con gli incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d’Aosta, Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo e Giuseppe Garibaldi ed i cacciatorpediniere Maestrale, Scirocco, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti. Alla scorta aerea concorrono la Regia Aeronautica (Armata Aerea e Ricognizione Marittima) e la Luftwaffe (II Corpo Aereo Tedesco e X Corpo Aereo Tedesco, di base l’uno in Sicilia e l’altro in Grecia) per effettuare ricognizione sul porto della Valletta (Malta) e nelle acque di Alessandria, bombardamenti preventivi sugli aeroporti maltesi e scorta di caccia, antiaerosilurante ed antisommergibile sui cieli del convoglio nonché a protezione delle navi impegnate nello scarico una volta giunte a Tripoli. Completa il dispositivo di difesa la dislocazione di undici sommergibili italiani e nove tedeschi sulle probabili rotte che una ipotetica forza navale nemica dovrebbe percorrere per attaccare il convoglio: Pisani, Onice, Dandolo, Alagi, Aradam, Axum e Tricheco ad est di Malta, Beilul, Dessiè, Galatea e Zaffiro tra Creta e la Cirenaica, come pure U 74, U 75, U 77, U 79, U 97, U 133, U 371, U 374 e U 568, dislocati ad ovest di Tobruk per formare uno sbarramento contro provenienze navali da Alessandria. Il compito dei sommergibili è sia offensivo che esplorativo: localizzare, segnalare ed attaccare le formazioni navali britanniche dirette contro il convoglio.

Questo imponente dispiegamento di forze è dovuto al timore che i britannici impieghino contro il convoglio simultaneamente la Forza K da Malta e la Mediterranean Fleet da Alessandria, per un totale di tre corazzate ed otto incrociatori: a Roma non si ha ancora contezza del fatto che la Mediterranean Fleet sia rimasta senza corazzate efficienti (la Barham è stata affondata da un U-Boot a novembre, e Queen Elizabeth e Valiant sono state messe fuori uso dai mezzi d’assalto italiani della X Flottiglia MAS a dicembre: il risultato di quell’azione verrà scoperto da Supermarina il 5 gennaio, a «M. 43» in corso, grazie all’analisi di nuove foto scattate dalla ricognizione aerea).

I mercantili sono inizialmente divisi in tre convogli: il numero 1 (motonavi Monginevro, Lerici e Nino Bixio, cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi, Nicoloso Da Recco, Antoniotto Usodimare, Bersagliere e Fuciliere) parte da Messina alle 10.15; il 2 (motonave Monviso, motocisterna Giulio Giordani, torpediniere Orsa, Aretusa, Castore ed Antares) salpa da Taranto alle 15.06; il 3 (motonave Gino Allegri, cacciatorpediniere Freccia, torpediniera Procione) lascia Brindisi alle 13.15. La riunione dei tre gruppi dovrà avvenire in Mar Ionio.

La sera stessa del 3 la corazzata Andrea Doria deve tornare a Taranto a causa del riscaldamento di un cuscinetto, ma l’operazione prosegue secondo i piani.

I britannici sono a conoscenza dell’operazione italiana grazie alle decrittazioni di “ULTRA”; per contrastarla, il 4 gennaio verrà disposta la creazione di uno sbarramento di sommergibili tra il Golfo di Taranto e le acque di Tripoli: P 34 ed Unique nel Golfo di Taranto, Sokol (polacco), Thrasher ed Unbeaten più a sud, Upright ed Urge ad est della Tunisia. Verrà inoltre ordinato un attacco notturno di aerosiluranti della Fleet Air Arm contro il convoglio, ma questi non riusciranno a rintracciarlo.

4 gennaio 1942

Tra le 4 e le 11, come previsto, i tre convogli si riuniscono a formare un unico grande convoglio, il cui caposcorta è il contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, sul Vivaldi. Mentre il convoglio «Allegri» si unisce al Gruppo «Duilio», la III Divisione Navale (Trento e Gorizia) del gruppo d’appoggio viene avvistata da un ricognitore britannico; da Malta decolla una formazione aerea per attaccare, ma deve rientrare senza essere riuscita a trovare il convoglio. Al tramonto il gruppo «Duilio» s’incorpora nella formazione del convoglio, che durante la notte mette la prua su Tripoli.

Alle 18.45 il gruppo «Littorio», essendo calato il buio e divenuto improbabile l’intervento di navi di superficie britanniche, assume rotta 20° per rientrare a Taranto.

5 gennaio 1942

Tra le 14.53 e le 14.58 il sommergibile britannico Unique (tenente di vascello Anthony Foster Collett) avverte rumori di navi su rilevamento 140°, dopo di che avvista in successione alberature di una nave su rilevamento 130° (alle 14.56) e poi diverse altre unità (alle 14.58), in posizione 40°07’ N e 17°07’ E (nel Golfo di Taranto); alle 15 vengono avvistate una corazzata, un incrociatore e cinque cacciatorpediniere, scortati da due idrovolanti. Si tratta del gruppo «Littorio».

Dopo aver temporaneamente perso l’assetto alle 15.05, mentre cercava di portarsi a quota periscopica, alle 15.10 l’Unique deve scendere a 15 metri perché avverte a pochissima distanza i rumori di un cacciatorpediniere, ma alle 15.24 ritorna a quota periscopica, scoprendo che la Littorio ha cambiato rotta, ed alle 15.30 lancia quattro siluri da 8300 metri di distanza. La posizione di lancio non è molto favorevole, ed infatti nessuna delle armi raggiunge il bersaglio.

Alle 17 il gruppo «Littorio» giunge a Taranto. Il convoglio, intanto, è arrivato a Tripoli alle 12.30 senza aver subito alcun attacco (ne subirà uno in porto, da parte di una dozzina di bombardieri Vickers Wellington, nella notte del 6-7 gennaio, senza subire danni): con esso sono giunte in Libia oltre 15.000 tonnellate di carburante, 12.500 di munizioni, 650 veicoli e 900 soldati.

6 gennaio 1942

Il capitano di fregata Silvio Garino viene avvicendato al comando del Camicia Nera dal parigrado Adriano Foscari, 38 anni, da Venezia.

22 gennaio 1942

Il Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari) salpa da Messina alle otto insieme al resto del gruppo «Vivaldi» – formato da Camicia Nera, Aviere e Geniere, che costituiscono la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (capitano di vascello Luciano Bigi, sull’Aviere), dai cacciatorpediniere Vivaldi, Da Noli e Malocello della XIV Squadriglia (capitano di vascello Giovanni Galati, sul Vivaldi) e dalle torpediniere Orsa (capitano di corvetta Eugenio Henke) e Castore (capitano di corvetta Alfonso Congedo) – cui è stata assegnata la scorta delle motonavi da carico Monviso e Vettor Pisani, dirette a Tripoli nell’ambito dell’operazione di traffico «T. 18», consistente nell’invio in Libia di 15.000 tonnellate di rifornimenti, 97 carri armati, 271 autoveicoli e 1467 uomini (in massima parte imbarcati sulla motonave Victoria, che trasporta tra l’altro il comando del 12o Reggimento Bersaglieri).

Nello stretto di Messina si uniscono al convoglio alle 9.58 altre due moderne motonavi, la Monginevro e la Ravello, provenienti da Napoli; il gruppo «Vivaldi» (al comando del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, imbarcato sul Vivaldi) assume la scorta diretta delle quattro navi (che formano il convoglio numero 1 dell’operazione T.18, o convoglio «Delta»). Da Taranto escono in mare alle 17 la quinta nave del convoglio, il grande trasporto truppe Victoria, ed i due gruppi di scorta indiretta: l’«Aosta» (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, partito alle 11, incaricato della protezione ravvicinata dei convogli) con gli incrociatori leggeri della VII Divisione (Emanuele Filiberto Duca d’Aosta – nave ammiraglia –, Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo) e la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (capitano di vascello Ferrante Capponi: Bersagliere, Carabiniere, Fuciliere, Alpino), ed il «Duilio» (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, comandante superiore in mare; partito alle 17 insieme alla Victoria) con la corazzata Duilio e la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle: Antonio Pigafetta, Alfredo Oriani, Ascari, Scirocco). Questa volta non partecipano all’operazione le moderne corazzate dell’ammiraglio Iachino, la cui protezione risulta ormai superflua avendo Supermarina scoperto che la Mediterraean Fleet è ormai priva di navi da battaglia.

Victoria e XV Squadriglia, che ne costituisce la scorta diretta, costituiscono il convoglio numero 2 dell’operazione, che procede a 19 nodi.

A protezione dell’operazione, nove sommergibili sono dislocati ad est di Malta (Squalo, Narvalo e Santarosa ad est di Lampedusa, Topazio, Platino e Corallo tra Capo Passero ed un punto situato 120 miglia a sudest di Malta) e tra Creta e l’Egitto (Galatea, Ametista e Malachite, tra Tobruk e Ras Aamer); la Regia Aeronautica e la Luftwaffe danno il loro contributo con ingenti aliquote di aerei da caccia (che saranno sempre presenti, nelle ore diurne, sul cielo del convoglio), da ricognizione ed antisommergibile. La Regia Aeronautica, in particolare, destina alla scorta dei gruppi navali in Mar Ionio ai caccia Macchi Mc 200 e bombardieri Cant Z. 1007 bis della 4a Squadra Aerea di stanza in Puglia ed ai caccia Mc 200 ed agli idrovolanti Cant Z.506 dell’Aeronautica della Sicilia, per poi passare ai caccia FIAT G. 50 e FIAT CR. 42 del Settore Ovest della 5a Squadra Aerea in Tripolitania per la fase finale di avvicinamento a Tripoli (nella giornata del 23, il Settore Aeronautico Ovest della 5a Armata Aerea impiegherà nella scorta al convoglio ed ai gruppi di supporto un totale di 21 caccia FIAT G. 50 del 12o Gruppo e 30 FIAT CR. 42 del 160o Gruppo, e nella ricognizione sei trimotori Savoia Marchetti SM. 79 “Sparviero” della 175a Squadriglia R.S.T. e nove Caproni Ca 311 del 69o Gruppo O.A.). Il gruppo «Duilio», dalla partenza al tramonto, è scortato da due CANT Z. 1007 bis e da un CANT Z. 506 in funzione antisommergibili.

Per quanto riguarda la Luftwaffe il X Fliegerkorps, di stanza in Grecia, destinerà alla ricognizione su Alessandria e nel Mediterraneo orientale gli Junkers Ju 88D della Squadriglia Ricognizione Strategica 2.(F)/123, alla ricognizione armata gli Ju 88A del I. e II./LG.1 del 1° Stormo Sperimentale ed i bombardieri Heinkel He 111 del II./KG.26; il II Fliegerkorps, di stanza in Sicilia, impiegherà per il controllo nel Mediterraneo centrale e occidentale gli Ju 88D delle squadriglie 1. e 2.(F)/122, ed i cinque gruppi di bombardieri Ju 88 degli Stormi KG.54 e KG.77, scortati dai quattro gruppi da caccia – I., III, III./KG.53 e II./JG.3 – Messerschmitt Bf 109 dello Stormo JG.53, per martellare giorno e notte gli aeroporti maltesi al fine di impedire ai velivoli britannici ivi basati di attaccare il convoglio (i bombardieri italiani, sei CANT Z. 1007 bis della 190a Squadriglia di base a Catania ed otto del 50o Gruppo di Castelvetrano, non effettueranno invece analoghe previste incursioni a causa del maltempo e dell’insufficiente disponibilità di caccia di scorta; solo la notte del 22 quattro FIAT Br. 20 del 55o Gruppo effettueranno un’incursione). Per la scorta aerea del convoglio la Luftwaffe dispiega i caccia notturni Ju 88C del II./NJG.2 ed una squadriglia di Bf 109 del III./ZG.26.

Fin dall’alba i velivoli del X Fliegerkorps decollati da Creta (otto He 111 del II./KG.26 e due Ju 88A del I./LG.1) hanno iniziato a condurre ricognizioni armate spingendosi fino alla costa egiziana, incontrando tempo sereno e buona visiblità ma senza avvistare navi. Un ricognitore Ju.88D della Squadriglia 2.(F)/123, inviato sopra Alessandria, avvista nel porto una portaerei (in realtà inesistente, come mostrerà poi l’analisi delle foto scattate), due corazzate di cui una in bacino (Queen Elizabeth e Valiant, fuori uso dopo l’attacco della X MAS del dicembre precedente), un incrociatore, sette cacciatorpediniere, una nave scorta ed un sommergibile, oltre alle navi francesi (tre corazzate e tre incrociatori) internate nei loro recinti fin dal giugno 1940. Altri ricognitori del X Fliegerkorps, inviati su Malta, vi avvisteranno un unico incrociatore (il Penelope).

Poco dopo la partenza (per altra fonte, poco dopo la riunione dei due gruppi) la Ravello, colta da avaria al timone, è costretta a tornare in porto (con la scorta del Geniere, che successivamente ritorna ad unirsi al resto della formazione); il resto del convoglio prosegue e si unisce al gruppo «Aosta» alle 18, a 36 miglia per 160o da Capo Rizzuto. La VII Divisione si dispone allora in linea di fronte, con i cacciatorpediniere in posizione di scorta ravvicinata.

I convogli numero 1 e 2 seguono rotte che, prima e dopo la riunione, li fanno passare a 190 miglia da Malta, dieci miglia in più di quello che si ritiene essere il massimo raggio operativo degli aerosiluranti basati in quell’isola e nella Cirenaica (stime che però si riveleranno inesatte, causa l’avanzata britannica in quei territori); si prevede che la sera del 23 le navi, riunitesi in Mar Ionio in un unico convoglio, accosteranno per Tripoli, sempre mantenendosi ai margini del cerchio di 190 miglia di raggio con centro su Malta. L’ordine d’operazione, a firma dell’ammiraglio Bergamini, è stato diramato a tutte le navi partecipanti prima della partenza.

La Royal Navy, informata dai decrittatori di “ULTRA” che «*un importante convoglio diretto a Tripoli dall’Italia e coperto dalla flotta sarà in mare oggi*[22 gennaio]*, così come il 23 e il 24 gennaio*» (il giorno seguente “ULTRA” riesce a fornire ai comandi britannici informazioni più dettagliate, sebbene meno del solito, indicando che un «*importante convoglio*» è partito dall’Italia per Tripoli con probabile arrivo il giorno 24, e che, sebbene la sua esatta composizione non sia nota, probabilmente esso comprende la Victoria con mille soldati e la motonave Vettor Pisani partita da Messina il 22 mattina, il tutto coperto «*da un certo numero delle principali unità della Marina italiana*», tra cui la Duilio e degli incrociatori), ha disposto numerosi sommergibili in agguato nel Golfo di Taranto. I comandi britannici hanno altresì organizzato nel Golfo della Sirte – dove prevedono che passeranno i convogli – ricognizioni armate con bombardieri Bristol Blenheim ed attacchi di aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron RAF e Fairey Albacore dell’826th Squadron della Fleet Air Arm, rispettivamente dalle basi di Bengasi e di Fuka (Cirenaica). A Malta sono tenuti pronti al decollo i bombardieri e ricognitori Wellington del 38th Squadron RAF e quindici aerosiluranti della Fleet Air Arm (due Albacore dell’828th Squadron e tredici Swordfish dell’830th Squadron), mentre i sommergibili Urge e P 36 salpano dalla Valletta per disporsi in agguato ad est di Tripoli. Nelle basi cirenaiche vengono tenuti pronti all’azione nove ricognitori Bristol Blenheim del 203rd Squadron, due ricognitori Wellington VIII, 22 bombardieri Blenheim (9 del 55th Squadron e 13 dell’11th e del 14th Squadron), tre aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron, 18 bombardieri Wellington del 38th Squadron (due dei quali armati con siluri) e due bombardieri quadrimotori Boeing B-17 “Flying Fortress I” del 220th Squadron, tutti facenti parte del 201° Gruppo di Collaborazione Aeronavale (vice maresciallo dell’aria Leonard Slatter), oltre ad otto aerosiluranti Albacore dell’826th Squadron della Fleet Air Arm, per attaccare il convoglio nel Golfo della Sirte.

Nel primo pomeriggio del 22 la VII Divisione viene avvistata da due o tre sommergibili britannici, che segnalano l’avvistamento ai rispettivi comandi.

Tra le 13.55 e le 15 si verificano due allarmi per sommergibili, uno avvistato da un idrovolante CANT Z. 506 della scorta aerea e l’altro rilevato con la radiogoniometria e poi avvistato dalle navi del gruppo «Aosta» (è possibile che uno dei due, od entrambi, fossero riferiti al P 34, che si trovava a sudovest di Capo dell’Armi). Successivamente il Centro Radiotelegrafico di Roma informa il gruppo «Duilio» dell’avvistamento alle 18.27 di un altro sommergibile trenta miglia ad est di Crotone, per evitare il quale la formazione accosta ad un tempo di 45o a sinistra.

È durante questa manovra che alle 13.47 (orario britannico; le 13.55 secondo le fonti italiane) il sommergibile britannico Torbay (capitano di fregata Anthony Cecil Capel Miers) lancia anche sei siluri contro la VII Divisione (di cui ha apprezzato la composizione in tre incrociatori e sei cacciatorpediniere, in navigazione a 20 nodi su rotta 140°), da 7300 metri di distanza, in posizione 39°40’ N e 17°27’ E, ma senza riuscire a colpire nessuna delle navi. Le basi britanniche a Malta ed in Egitto e Cirenaica sono poste in allarme, e vengono inviati dei ricognitori per appurare rotta, velocità e composizione delle forze italiane.

Il gruppo «Duilio» viene avvistato il 22 sera dal ricognitore «B6KT», che lo sorvola ripetutamente dalle 00.29 alle 00.47: i suoi messaggi vengono però subito intercettati e decifrati dai decrittatori imbarcati sulla Duilio, permettendo all’ammiraglio Bergamini di apprendere che il suo gruppo era stato avvistato. Il ricognitore britannico rimane in contatto con il gruppo di Bergamini in modo da poter raccogliere informazioni più precise e dettagliate, e poco dopo mezzanotte invia un secondo segnale più particolareggiato, anch’esso intercettato e decifrato dalla Duilio; tra le 00.47 e le 00.50 lancia una cortina di bengala (quattro, a breve intervallo) sul lato dritto del gruppo «Duilio», poi si porta sul lato opposto in modo da poter contare una per una le navi che lo compongono, le cui sagome sono ora chiaramente visibili nel controluce generato dai bengala; solo a questo punto, inviato a Malta un ulteriore messaggio ancora più ricco di dettagli, il ricognitore si allontana. Si trattava di un ricognitore Vickers Wellington VIII del 221st Squadron, decollato dalla base maltese di Luqa e pilotato dal tenente Tony Spooner, che ha localizzato le navi italiane con il suo radar di scoperta navale ASV e che all’1.05 lancia il segnale di scoperta, mantenendo la formazione italiana sotto controllo e segnalandone rotta e posizione con buona precisione. Dopo l’avvistamento il gruppo «Duilio» compie un’ampia accostata di 90o verso est per rendere più difficile per gli avversari di mantenerle sotto controllo, e l’ammiraglio Bergamini chiede la protezione della caccia aerea.

23 gennaio 1942

Alle 7.34 il gruppo «Duilio» viene raggiunto a circa 200 miglia dalla Sicilia da quattro Ju 88C del II./NJG.2, a cui si aggiungono successivamente, in funzione antisommergibili, due idrovolanti Cant Z. 506 della Ricognizione Marittima.

Dall’alba il X Fliegerkorps ha ripreso le ricognizioni armate da Creta verso la costa africana, con l’impiego di cinque bombardieri Heinkel He 111 del II./KG.26 e quattro Ju 88A del II./LG.1, senza avvistare niente.

Alle otto il gruppo «Duilio» accelera a 20 nodi per raggiungere il convoglio numero 1, ed alle 08.39 anche il gruppo «Aosta» viene raggiunto da quattro Ju 88 quale scorta aerea, cui alle 10.21 si uniscono tre Messerschmitt Bf 110 e un idrovolante CANT Z. 506 (tre pattuglie di Ju 88, decollate dalla Sicilia per assumere la scorta aerea del convoglio, non riescono invece a trovarlo a causa del maltempo). Nondimeno alle 9.30, 9.35 ed alle undici i gruppi «Aosta» e «Duilio» ed il convoglio numero 1 vengono avvistati da ricognitori avversari, che ne segnalano esattamente composizione, rotta e velocità; i loro segnali vengono intercettati, permettendo di scoprire che provengono dalla Cireanica (i gruppi «Aosta» e «Duilio» sono avvistati da un Blenheim del 203rd Squadron, decollato da Fuka per cercare il convoglio segnalato da “ULTRA”: dapprima segnala un gruppo comprendente una corazzata, due incrociatore e sette cacciatorpediniere con rotta nord 185 miglia a nord-nord-ovest di Bengasi, e un’ora dopo segnala un secondo gruppo di tre incrociatori e quattro cacciatorpediniere con rotta sud).

A mezzogiorno il gruppo «Duilio» avvista il gruppo «Aosta». Alle 15, con un certo ritardo ma approssimativamente nel punto prestabilito, il convoglio numero 1 (che ha seguito fino a quel momento una rotta che lo mantenesse il più vicino possibile alla costa calabrese) si unisce al gruppo «Duilio»; le motonavi si dispongono su due colonne e la Victoria, divenuta nave capo convoglio (capitano di vascello Mario Grana), si pone in testa alla colonna sinistra, mentre il gruppo «Vivaldi» si posiziona attorno ai mercantili insieme alla XIV Squadriglia ed i due gruppi «Duilio» e «Aosta» si dispongono sui fianchi del convoglio, il primo nei quartieri poppieri ad ovest ed il secondo nei quartieri poppieri ad est, a distanza di 2-3 miglia tra di loro. Il complesso navale assume una velocità di 14 nodi, sempre pedinato dai ricognitori nemici (uno dei quali appare alle 15.55 volando a bassissima quota, procedendo ad est delle navi italiane e mantenendo il contatto da circa 20 km di distanza). Sia l’ammiraglio Bergamini che l’ammiraglio De Courten hanno l’impressione che gli aerei provengano dalla Cirenaica.

Le navi seguono rotte che passano a 190 miglia da Malta, distanza che dovrebbe essere maggiore del raggio operativo degli aerosiluranti di base a Malta ed in Cirenaica, 180 miglia; la sera del 23 dovranno poi accostare verso Tripoli, mantenendo rotta tangente al cerchio di 190 miglia di raggio con centro Malta. In realtà, 190 miglia sono divenute una distanza insufficiente, perché l’autonomia degli aerosiluranti britannici è aumentata rispetto al passato e perché ora gli aerei possono decollare da nuove basi cirenaiche, più avanzate di quanto ritenuto dai comandi italiani, conquistate dai britannici con l’operazione «Crusader».

Già dal giorno precedente, però, i comandi britannici sono a conoscenza dei movimenti italiani: sommergibili in agguato nel golfo di Taranto hanno infatti segnalato il passaggio del gruppo «Aosta», e nella serata e notte successive ricognitori hanno individuato e pedinato il gruppo «Duilio».

Dopo la riunione, il convoglio, che procede a 14 nodi sotto la protezione di nove Junkers Ju 88 della Luftwaffe, continua ad essere tallonato dai ricognitori: alle 15.50 uno di essi viene avvistato 20.000 metri ad est della formazione. Ai ricognitori seguono gli attacchi aerei: il primo si verifica alle 16.16, quando la Victoria viene mancata da alcune bombe di piccolo calibro, senza subire danni; poco dopo altre bombe di maggior calibro sono sganciate contro il gruppo «Aosta» ma ancora senza risultato, grazie anche alla rabbiosa reazione contraerea delle navi. L’attacco, che si conclude alle 16.40, è stato portato da due Blenheim decollati da Fuka, che hanno sganciato da 3500 metri di quota.

Durante il pomeriggio altri ricognitori britannici, tra cui i due B-17 del 220th Squadron (di base a Fuka: uno di essi, alle 17.25, viene avvistato da una quota stimata di 3500 metri dal Duca d’Aosta e sgancia le sue bombe contro due navi identificate come una corazzata ed un piroscafo, ritenendo a torto di aver colpito la prima) che sono alla loro prima missione in Mediterraneo, decollano dalle basi maltesi e cirenaiche per localizzare il convoglio. Tra le 16.15 e le 16.40 i loro segnali vengono intercettati sulla Duilio, che ritenendo che ciò presagisca imminenti attacchi aerei, informa le altre navi della formazione, la scorta aerea (per radiotelefonia: è la prima volta che tale sistema viene utilizzato per comunicazioni dirette tra navi ed aerei italo-tedeschi) ed il Comando del II Fliegerkorps. Bergamini decide altresì di mantenere i gruppi «Duilio» e «Aosta» separati, rispettivamente a dritta ed a sinistra del convoglio, facendoli zigzagare a 18 nodi, ordinando altresì al convoglio di accelerare al massimo (cioè 14,3 nodi).

Ritenendo insufficiente la scorta aerea di nove bombardieri tedeschi Ju 88 presente sopra il convoglio, l’ammiraglio Bergamini chiede via radio al comando della Luftwaffe della Sicilia – primo caso di comunicazione radio diretta effettuata con successo tra i comandi navali ed aerei italo-tedeschi – l’invio di altri aerei in rinforzo alla scorta; giungono perciò altri tre Ju 88 del II Corpo Aereo Tedesco, che rafforzarono la scorta aerea, portando il totale a dodici.

Alle 17.25 tre bombardieri Bristol Blenheim, decollati da Fuka, sorvolano la VII Divisione da poppa (nordovest) verso prua (sudest) e sganciano le loro bombe da circa 4000 metri di quota, prendendo particolarmente di mira il Duca d’Aosta, ma senza colpire. In quel momento il convoglio (in due colonne, Monginevro seguita dalla Monviso a dritta e Victoria seguita dalla Pisani a sinistra) è circondato dalle siluranti della scorta diretta (Vivaldi in testa alla formazione, Camicia Nera in coda, Malocello seguito dal Geniere a dritta e Da Noli seguito dall’Aviere a dritta, più Orsa e Castore, affiancate rispettivamente a sinistra ed a dritta, in posizione avanzata davanti al Vivaldi) ed ha il gruppo «Aosta» 4000 metri metri a sinistra (incrociatori in linea di fila, cacciatorpediniere sui fianchi) ed il gruppo «Duilio» (con i quattro cacciatorpediniere sui fianchi della corazzata) 9500 metri a poppavia sinistra. Sempre alle 17.25 vengono avvistati dal Malocello altri tre velivoli britannici: provenienti dalla direzione del sole ormai prossimo a tramontare, si avvicinano con decisione al convoglio volando bassi, divenendo presto oggetto di violento fuoco contraereo da parte delle torpediniere che si trovano su quel lato del convoglio (Castore ed Orsa); poi, giunti a più di un chilometro dalle siluranti ed ad oltre tre dalla Victoria, cabrano ed invertirono la rotta, gettando in mare il carico offensivo, senza che i dodici Ju 88 della scorta aerea riescano ad evitarlo (due Ju 88C li inseguono inutilmente a bassa quota).

Agli uomini a bordo delle siluranti della scorta, che hanno negli occhi la luce del sole basso che impedisce di vedere bene, i tre aerei attaccanti sono sembrati dapprincipio dei bombardieri, e si pensa che abbiano rinunciato ad attaccare, gettando in mare per alleggerirsi quelle che sembrano bombe; ma in realtà sono aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron della Royal Air Force (li pilotano il capitano **A. M.** Taylor ed i tenenti **A. O. S.** Jepson e **K. R.** Grant), decollati da Berka (Bengasi). Mantenendosi sulla scia del sole, si sono diretti sulla prua del convoglio, che segue in quel momento rotta 255o, ed hanno lanciato simultaneamente i propri siluri da mille metri di distanza (2500 metri secondo i rapporti italiani, che valutano la quota di sgancio in 20-30 metri). Vane le cortine fumogene stese dalle navi: bersaglio dei lanci è la Victoria, bersaglio più grande e di maggior valore. Sganciati i siluri, i Beaufort cabrano sulla dritta, invertendo la rotta per poi allontanarsi e rientrare indenni a Fuka.

Dopo 60-90 secondi il Vivaldi (che procede in testa al convoglio, preceduto da Orsa e Castore) avvista le scie di due siluri con rotta opposta alla sua, che evita passandoci in mezzo, ordinando al contempo ai mercantili di accostare d’urgenza di 90° a dritta, ma non tutti comprendono bene l’ordine. Quelli che sono stati scambiati per bombardieri, sono in realtà aerosiluranti (i Beaufort sono alla loro prima azione in Mediterraneo, e la loro velocità e resistenza al fuoco contraereo colgono di sorpresa gli equipaggi italiani).

Prima ancora che la manovra di accostata a dritta abbia inizio, alle 17.30 un siluro – quello sganciato dall’aereo centrale, pilotato dal capitano Taylor – colpisce a poppa la Victoria, sul lato dritto, lasciandola immobilizzata e leggermente appoppata in posizione 33°38’ N e 17°24’ E, con le stive 3 e 4 allagate.

Il Vivaldi ordina ad Ascari, Aviere e Camicia Nera di prestare assistenza alla nave colpita e recuperare i naufraghi. Siccome la Victoria non sembra essere in immediato pericolo di affondamento, l’Aviere tenta di passarle un cavo di rimorchio, su richiesta del comandante della motonave; ma sulla prua della Victoria non c’è nessuno per prenderlo, sono visibili soltanto masse di soldati italiani a poppa e tedeschi a centro nave. Qualora il rimorchio della Victoria non risultasse possibile, i tre cacciatorpediniere hanno l’ordine di prendere a bordo tutto il personale imbarcato e portarlo a Tripoli, ordine che la Duilio comunicherà a Supermarina alle 19.

Centinaia di soldati si sono gettati in mare e si dibattono nell’acqua gelida: il mare molto mosso e la continua deriva della Victoria, che continua ad estendere la zona di mare nella quale sono sparsi i naufraghi, ostacolano notevolmente i soccorsi, condotti dalle imbarcazioni dei cacciatorpediniere e dalle stesse scialuppe della Victoria una volta che hanno trasbordato sui cacciatorpediniere i loro originari occupanti. Il capitano di vascello Luciano Bigi, comandante dell’Aviere e della XI Squadriglia Cacciatorpediniere, ordina al Camicia Nera di continuare il salvataggio degli uomini in mare, ed all’Ascari (capitano di fregata **NOME???** Guerra) ed al suo stesso Aviere di affiancarsi alla Victoria e trasbordare le truppe imbarcate, anche se tale manovra potrebbe, a causa dello stato del mare, causare alcuni danni alle sovrastrutture. Il Camicia Nera mette dunque a mare le sue imbarcazioni per recuperare gli uomini che dalla motonave si sono gettati in mare, che è molto mosso con onda lunga.

Nel mentre, quattro bombardieri Blenheim del 203rd Squadron decollano da Malta insieme ad un ricognitore Martin Maryland, ma non riescono a trovare il convoglio; uno di essi, pilotato dal tenente S. A. Langston, viene infruttuosamente attaccato da uno Ju 88C della Squadriglia 4./NJG.2, mentre un altro, pilotato dal sottotenente Campbell, avvista e tenta di attaccare il gruppo «Duilio» ma viene abbattuto alle 17.46 da un altro Ju 88C della 4./NJG.2 pilotato dal tenente Georg Wiedow. L’equipaggio viene recuperato dall’Ascari prima che questi diriga in soccorso della Victoria.

Come ordinato, l’Ascari si porta sottobordo alla Victoria ed inizia ad imbarcare uomini, che si calano a bordo dai penzoli delle lance; l’Aviere sta effettuando la manovra di attraccaggio quando viene dato l’allarme per l’avvistamento di aerosiluranti, che provenendo dalla zona più buia dell’orizzonte volano bassissimi sul mare e dirigono all’attacco della Victoria che si staglia contro il cielo ancora illuminato dal crepuscolo.

Alle 18.15 (meno di un’ora dopo il tramonto), dopo che l’ammiraglio Bergamini ha ordinato al convoglio ed al gruppo «Aosta» di assumere la formazione di navigazione notturna, quattro aerosiluranti Albacore dell’826th Squadron, decollati da Fuka, attaccano infatti il gruppo «Duilio» 170 miglia a nordest di Misurata. Accolti dal violento tiro contraereo delle navi (soprattutto della Duilio, che spara anche qualche colpo di medio calibro per attirare, senza successo, l’attenzione dei caccia della scorta aerea) e dai caccia pesanti Ju 88C del II./NJG.2, gli aerei riescono nondimeno a portare a termine l’attacco. I cacciatorpediniere italiani avvistano due pattuglie di due aerei ciascuna provenienti da est, dove il cielo è già scuro, e reagiscono subito con il loro armamento antiaereo: Aviere e Camicia Nera aprono il fuoco sia con le mitragliere che con i pezzi da 120 mm e portando i motori al massimo cercano d’interporsi tra gli aerei e la Victoria (l’Ascari manovra intanto per allontanarsi dalla motonave: farà appena in tempo a spostarsi prima che un siluro colpisca proprio nel punto in cui si trovava fino a poco prima), ma gli Albacore attaccano l’immobilizzata Victoria dai due fianchi, sganciando i loro siluri da 1500 metri di distanza per poi cabrare ed allontanarsi.

Uno degli Albacore, pilotato dal tenente **J. D.** Jackson, viene abbattuto dall’Aviere (Jackson ed il suo osservatore, tenente colonnello **J. W. S.** Corbet, verranno recuperati ventiquattr’ore dopo dalla nave ospedale italiana Virgilio, mentre rimane ucciso il terzo membro del loro equipaggio, sergente armiere **W. H.** Budgen) ed un altro, pilotato dal tenente **NOME??** Ellis, viene danneggiato (il capitano di vascello Bigi ritiene erroneamente che l’Ascari abbia abbattuto anche un secondo aereo ed anche gli Ju 88C della scorta aerea rivendicano a torto l’abbattimento di un aerosilurante), ma alle 18.42 il siluro sganciato proprio dall’aereo di Ellis colpisce la Victoria sulla dritta, sotto la chiglia all’altezza della plancia, ed alle 18.48 un altro siluro, sganciato dall’Albacore del sottotenente di vascello **J. M.** Brown (che ritiene erroneamente di aver colpito un cacciatorpediniere) oppure da quello del tenente Jackson (che ha sganciato contro la Victoria ma, essendo stato abbattuto subito dopo, non ha potuto verificare l’esito del lancio), colpisce la motonave sul lato sinistro. Un altro siluro manca l’Aviere passandogli ad una trentina di metri dalla prua.

Secondo il rapporto dell’Aviere attaccano prima due aerosiluranti, uno dei quali colpisce la Victoria sotto la plancia, e dopo qualche minuto – alle 18.45 – ne vengono avvistati altri due, che provengono dalla stessa direzione dei precedenti; l’Aviere, in posizione favorevole per difendere la Victoria, apre subito il fuoco e ne colpisce uno, che cade in mare, ma l’altro arriva a distanza di lancio e colpisce ancora la Victoria a centro nave, sotto la chiglia.

Dopo essere stata colpita dal secondo siluro, la Victoria sbanda a sinistra e si appoppa sempre più; alle 18.54, mentre Camicia Nera ed Ascari continuano il salvataggio dei naufraghi, l’Aviere si avvicina fino a pochi metri dalla motonave agonizzante ed ordina a quanti sono ancora a bordo di gettarsi in mare.

La Victoria affonda rapidamente impennando la prua, scomparendo definitivamente alle 19.10 in posizione 33°30’ N e 17°41’E. A Camicia Nera, Aviere ed Ascari non rimane altro da fare che recuperare le centinaia di naufraghi che si dibattono nel mare mosso e gelido, coperto da una vasta chiazza di nafta: molti si aggrappano a rottami per tenersi a galla, altri cercano di raggiungere a nuoto i cacciatorpediniere; il salvataggio è ostacolato dall’oscurità e dal vento e dalla deriva che disperdono i naufraghi. Partecipano alle ricerche anche due idrovolanti CANT Z. 506 della 614a Squadriglia Soccorso.

In tutto vengono tratti in salvo 1064 dei 1455 uomini imbarcati sulla Victoria, otto dei quali muoiono dopo il salvataggio: tra di essi il bersagliere Romeo Tagliazucchi, che nel salire, sfinito, a bordo del Camicia Nera rifiuta ogni aiuto dichiarando “Un bersagliere non ha bisogno di nessuno” e subito dopo si abbatte sul ponte, morto per lo sforzo. È tra i salvati il colonnello Vincenzo Vittoria, comandante del 12o Reggimento Bersaglieri (recuperato dall’Aviere), mentre sono tra gli scomparsi i comandanti militare e civile della motonave, capitano di vascello Giovanni Grana e capitano di lungo corso Arduino Moreni, ed il direttore di macchina, Federico Martino.

La relazione di Supermarina sull’accaduto elogerà lo slancio e la perizia mostrati dagli equipaggi dei cacciatorpediniere nell’opera di salvataggio, così come la condotta dell’equipaggio della Victoria e delle truppe imbarcate.

Il resto del convoglio continua scortato dai gruppi «Vivaldi» ed «Aosta»; a notte fatta il gruppo «Duilio» si sposta invece a nord del 36° parallelo ed ad est del 19° meridiano per proteggere il convoglio da eventuali attacchi di navi di superficie provenienti dal Mediterraneo Orientale. A partire dalle 21.44 si scatena un crescendo di nuovi attacchi aerei sul convoglio: le navi vengono illuminate con bengala e fuochi galleggianti al cloruro di calcio, bombardate, fatte oggetto del lancio di siluri (ad attaccare sono sette bombardieri Vickers Wellington del 38th Squadron RAF, decollati dalla base maltese di Luqa e guidati da un Wellington VIII bengaliere del 221st Squadron RAF munito di radar ASV), ma la reazione del fuoco contraereo, le manovre evasive e l’emissione di cortine nebbiogene permettono di evitare tutti i siluri e sventare ogni attacco senza danni.

Dopo essere scampato anche ad un attacco del sommergibile britannico P 36 (tenente di vascello Harry Noel Edmonds), il resto del convoglio raggiungerà indenne Tripoli alle 14.15 del 24 gennaio.

24 gennaio 1942

Alle 18 Camicia Nera, Aviere, Geniere, Ascari, Vivaldi e Malocello ripartono da Tripoli per tornare in Italia.

Inizio 1942

In seguito allo scioglimento della XII Squadriglia Cacciatorpediniere, l’Ascari che ne faceva parte viene trasferito alla XI Squadriglia, che torna così ad essere composta da quattro unità (Camicia Nera, Aviere, Ascari e Geniere).

14 febbraio 1942

Il Camicia Nera , insieme ad Aviere, Ascari e Geniere (che col Camicia Nera formano la XI Squadriglia Cacciatorpediniere) ed agli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (III Divisione, al comando dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, con bandiera sul Gorizia), salpa da Messina alle 23.15 per partecipare all’operazione «M.F. 5» a contrasto dell’invio di un convoglio britannico (convoglio «M.W. 9», formato dai piroscafi Clan Chattan, Clan Campbell e Rowallan Castle scortati dall’incrociatore leggero Penelope e da sei cacciatorpediniere della Forza K) da Alessandria a Malta. Qualche ora prima, sono salpati da Taranto per lo stesso motivo anche la corazzata Duilio (nave di bandiera dell’ammiraglio Carlo Bergamini), la VII Divisione (incrociatori leggeri Montecuccoli e Duca d’Aosta, al comando dell’ammiraglio Raffaele De Courten) e le Squadriglie Cacciatorpediniere VIII (Folgore, Freccia, Saetta) e XIII (Carabiniere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino).

È previsto che le due divisioni di incrociatori si riuniscano alle otto del mattino seguente in un punto situato 70 miglia ad est di Malta (successivamente spostato 40 miglia più a sud, a seguito di ordine delle 20.20), seguite a dieci miglia dalla Duilio con l’VIII Squadriglia. La formazione, che gode della scorta aerea di velivoli da caccia della Luftwaffe, dovrebbe intercettare ed attaccare il convoglio britannico in navigazione verso Malta. È prevista un’estesa e precisa ricognizione aerea per guidare la formazione navale, nonché crociere d’interdizione di caccia Reggiane Re 2000 dell’Aeronautica della Sicilia dirette contro le provenienze da Malta verso est, ed intensificazione dei bombardamenti su Malta, a copertura dell’operazione.

Già alle 19.55, tuttavia, la Duilio e la VIII Squadriglia ricevono ordine di rientrare in porto. Supermarina, infatti, ha appurato che non ci sono corazzate britanniche in mare (difatti la Mediterranean Fleet non ha più una sola corazzata efficiente da dicembre, quando le ultime due sono state poste fuori uso ad Alessandria dagli incursori della X MAS), pertanto l’impiego della Duilio è ritenuto superfluo. La III e VIII Divisione, invece, vengono fatte proseguire.

15 febbraio 1942

III e VII Divisione si riuniscono verso le 9.20, formando un’unica formazione sotto il comando dell’ammiraglio De Courten, che dirige su rotta 180° a 20 nodi di velocità.

I primi velivoli della scorta aerea sono arrivati alle 7.15, e resteranno sul cielo delle navi, senza interruzioni, fino alle 16.

Supermarina ritiene che siano in mare non uno ma due convogli diretti verso Malta: uno, in posizione più avanzata, di due piroscafi con 1-2 incrociatori e 5-6 cacciatorpediniere, ed un altro più arretrato con tre piroscafi (uno dei quali in avaria) e cinque navi di scorta, compresi forse due incrociatori. In realtà soltanto il convoglio «M.W. 9» è diretto a Malta: non esiste un secondo convoglio.

Verso le otto del mattino Supermarina, sulla base degli avvistamenti da parte di un gruppo di S-Boote tedesche in agguato ad est di Malta, giunge alla conclusione che il convoglio più avanzato non sia più intercettabile, perché ormai quasi arrivato a destinazione (non è così); il secondo convoglio, benché intensamente cercato dai ricognitori, non viene trovato (perché non esiste).

In realtà, il convoglio «M.W. 9» ha già cessato di esistere a causa dei ripetuti attacchi aerei italo-tedeschi: dei tre mercantili del convoglio, il Clan Campbell, troppo danneggiato per proseguire, si è dovuto rifugiare a Tobruk, mentre Clan Chattan e Rowallan Castle sono stati affondati.

Alle 18.30 la formazione comprendente la III e VII Divisione riceve ordine di rientrare alla base, seguendo rotte che la tengano sempre ad almeno 180 miglia da Malta.

16 febbraio 1942

Alle 4.44 l’accensione di alcuni bengala annuncia l’arrivo di un attacco aereo diretto contro la formazione di De Courten, comunque già preannunciato da intercettazioni di comunicazioni radio britanniche; viene subito iniziata l’emissione di cortine nebbiogene. Alle 5.30 ha luogo un attacco di aerosiluranti; grazie alle cortine nebbiogene ed alle pronte manovre di tutte le navi della formazione, che impediscono ai piloti nemici di determinare correttamente i dati necessari al lancio, nessuna nave viene colpita. Alle 5.57 si spengono gli ultimi bengala.

Alle 7 sopraggiungono i primi aerei tedeschi per ricominciare la scorta aerea; alle 7.25 le due Divisioni si separano, scambiandosi le squadriglie di cacciatorpediniere (Camicia Nera e XI Squadriglia si trovano così ad accompagnare la VII Divisione anziché la III).

VII Divisione e XI Squadriglia entrano a Taranto alle 17.45, dopo una navigazione priva di eventi di rilievo.

21 febbraio 1942

Alle 16 il Camicia Nera parte da Taranto insieme ai gemelli Aviere (caposquadriglia), Ascari e Geniere ed alla corazzata Duilio (nave di bandiera dell’ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, comandante superiore in mare), formando il gruppo «Duilio», uno dei due gruppi di scorta indiretta previsti nell’ambito dell’operazione di traffico «K. 7».

Tale operazione vede l’invio in Libia di due convogli, uno salpato da Messina alle 17.30 (motonavi Monginevro, Ravello ed Unione, cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi – nave ammiraglia del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, caposcorta –, Lanzerotto Malocello, Nicolò Zeno, Premuda e Strale e torpediniera Pallade) e l’altro da Corfù alle 13.30 (motonavi Lerici e Monviso, nave cisterna Giulio Giordani, cacciatorpediniere Antonio Pigafetta – caposcorta, capitano di vascello Enrico Mirti della Valle –, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare, Maestrale e Scirocco e torpediniera Circe). Oltre al gruppo «Duilio», c’è un secondo gruppo di scorta indiretta, il gruppo «Gorizia», formato dagli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona), dall’incrociatore leggero Giovanni delle Bande Nere e dai cacciatorpediniere Alpino (caposquadriglia), Alfredo Oriani ed Antonio Da Noli.

I convogli dirigono verso Tripoli seguendo rotte che passano a circa 190 miglia da Malta.

22 febbraio 1942

All’alba del 2 il gruppo «Duilio» raggiunge il convoglio n. 1 (già raggiunto, alle 23.15 della sera precedente, dal gruppo «Gorizia»), seguendolo a breve distanza.

Intorno alle 12.45 (per altra versione, verso le dieci), 180 miglia ad est di Malta, i convogli 1 e 2 si riuniscono; il convoglio n. 2 si accoda – con una manovra piuttosto lenta – al convoglio n. 1. La formazione (di cui è caposcorta l’ammiraglio Nomis di Pollone) assume rotta 184° e velocità 14 nodi; sin dalla prima mattina (e fino alle 19.45) volano sul suo cielo aerei tedeschi Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 decollati dalla Sicilia per la sua scorta.

Dalle prime ore del mattino (precisamente, dalle 7.25) compaiono anche ricognitori britannici, che segnalano il convoglio agli aerei di base a Malta; tra le 14 e le 16 si verifica un attacco aereo, che i velivoli della Luftwaffe respingono, abbattendo tre degli aerei attaccanti ed impedendo agli altri di portare a fondo l’attacco (tranne un Boeing B 17 che lancia delle bombe di piccolo calibro contro la Duilio, senza colpirla). Quando l’ammiraglio Bergamini chiede altri aerei mediante il collegamento radio diretto, la richiesta viene prontamente soddisfatta.

La sera del 22, in base agli ordini ricevuti, il gruppo «Duilio» lascia i convogli, che proseguono con la scorta diretta ed il gruppo «Gorizia», e dirige per il rientro alla base.

23 febbraio 1942

Il gruppo «Duilio» giunge a Taranto all’1.40.

I convogli, nel frattempo, sono giunti indenni a Tripoli tra le 16 e le 16.40 del 23, portando a destinazione in tutto 113 carri armati, 575 automezzi, 405 uomini e 29.517 tonnellate di rifornimenti.

1942

Lavori di modifica: vengono eliminate le 12 mitragliere contraeree da 13,2/76 mm (quattro in impianti singoli ed otto in impianti binati) ed installate invece quattro mitragliere binate Breda 1935 da 20/65 mm (altra fonte parla di due mitragliere singole da 20/65, installate a poppa; altra ancora afferma che preesistenti mitragliere binate da 20/65 mm sarebbero state sostituite con armi dello stesso tipo ma in impianti singoli, più efficienti, in plancette laterali all’altezza della controplancia ed in coperta a poppa). Viene inoltre sbarcato l’obice illuminante, al cui posto viene installato un quinto cannone Ansaldo 1940 da 120/50 mm in impianto singolo (per altra fonte, questa modifica sarebbe avvenuta nel 1941), e sono installati due lanciabombe per bombe di profondità e, successivamente, anche un ecogoniometro.

Metà 1942

Una nuova riorganizzazione delle squadriglie cacciatorpediniere vede la composizione della XI Squadriglia divenire Camicia Nera, Aviere, Geniere e Corazziere.

14 giugno 1942

Alle 13 il Camicia Nera lascia Taranto insieme al resto della XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Corazziere), alla VII Squadriglia (Freccia, Folgore e Legionario), alla XIII Squadriglia (Mitragliere, Bersagliere ed Alpino), alla III Divisione (Trento e Gorizia, nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona), alla VIII Divisione (Garibaldi, nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, e Duca d’Aosta) ed alla IX Divisione (Littorio, nave di bandiera dell’ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare, e Vittorio Veneto, nave di bandiera dell’ammiraglio Giuseppe Fioravanzo), per contrastare l’operazione britannica «Vigorous» (invio di un convoglio di rifornimenti da Alessandria a Malta, con undici mercantili scortati da otto incrociatori e 26 cacciatorpediniere oltre a naviglio minore ed ausiliario) nel corso della battaglia aeronavale di Mezzo Giugno. La XI Squadriglia è assegnata alla scorta degli incrociatori della III e VIII Divisione.

La formazione italiana (le cui unità sono tenute pronte ad uscire in mare entro tre ore già dalle 18 del 13 giugno) parte da Taranto nel primo pomeriggio del 14 (la III e la VIII Divisione oltrepassano le ostruzioni alle 13.02, la IX Divisione alle 13.49), poi (a 20 nodi) segue le rotte costiere orientali del golfo di Taranto sino al largo di Vela di Santa Maria di Leuca (dove si uniscono ad essa i cacciatorpediniere Saetta, che viene aggregato alla VII Squadriglia, ed Antonio Pigafetta, che viene aggregato alla XIII, entrambi provenienti da Brindisi), dopo di che, alle 18.06, assume rotta 180° e dirige per il punto prestabilito «Alfa» (34°00’ N e 18°20’ E) per intercettare il convoglio britannico. Alle 20.20 un aereo sospetto viene segnalato in prossimità del gruppo degli incrociatori.

Calata la notte, i quattro cacciatorpediniere della XI Squadriglia si dispongono attorno agli incrociatori (che procedono in linea di fila nell’ordine Garibaldi, Duca d’Aosta, Gorizia e Trento): due a dritta (Geniere seguito da Camicia Nera) e due a sinistra (Aviere seguito da Corazziere).

Essendo stata avvistata alle 17.45 da ricognitori, la squadra italiana prosegue verso sud fino alle 22, poi, alle 22.03, accosta per 140°, riassumendo rotta 180° solo a mezzanotte, allo scopo di disorientare le forze nemiche.

15 giugno 1942

Intorno alle 2.30, essendo stati rilevati aerei britannici ed essendo prossimo il loro attacco (diretto contro il gruppo «Littorio»), la squadra italiana inizia ad emettere cortine nebbiogene ed accosta ad un tempo di 40° a sinistra, ritenendo l’ammiraglio Iachino che l’attacco aereo sia in arrivo da tale lato (ed in tal caso sarebbe vantaggioso puntare la prua sugli aerei per ridurre le probabilità di essere colpiti, ed al contempo per allontanarsi dai bengala, che usualmente vengono sganciati dal lato opposto a quello dove si verifica l’attacco), ma poi, dato che si sentono rumori di aerei in arrivo anche da altre direzioni, viene ripresa la navigazione verso sud in linea di fila. Alle 2.40, appena è stata riassunta rotta 180°, iniziano ad accendersi bengala a sinistra, quindi la squadra italiana accosta di 40° a dritta per allontanarsi, e procede con tale rotta sino alle 3.31, poi accosta di 30° a dritta e dopo altri cinque minuti di 30° a sinistra (per confondere i piloti degli aerei), fino a che alle 3.56, non vedendosi più bengala, viene ripresa la rotta 180° e cessa l’emissione di cortine fumogene. I quattro aerosiluranti Vickers Wellington, infatti, si sono ritirati non essendo riusciti ad individuare le navi italiane nelle cortine nebbiogene, eccetto uno che ha lanciato un siluro contro una corazzata ma senza risultati.

Alle 4.15 la formazione italiana, essendo andata più ad ovest della rotta prevista, accosta per 160° dirigendo per il punto «Alfa» per non ritardare l’incontro con il convoglio britannico (che tuttavia, all’insaputa dei comandi italiani, ha già invertito la rotta alle 00.45 rinunciando a raggiungere Malta, in seguito sia a danni e perdite causati dagli attacchi aerei che all’impossibilità di sostenere uno scontro con la forza navale italiana, di molto superiore; il convoglio dirigerà di nuovo su Malta dalle 5.30 alle 8.40, per poi invertire definitivamente la rotta e tornare ad Alessandria).

L’orizzonte è chiaro e luminoso verso est, e le sagome delle navi, con rotta sud, risultano fin troppo ben delineate; verso ovest, invece, il cielo è ancora scuro, anche se la linea dell’orizzonte è distinguibile. La formazione degli incrociatori (gruppo «Garibaldi»), di cui il Camicia Nera fa parte, procede a 20 nodi nell’ordine assunto ore prima, con gli incrociatori in linea di fila ed i quattro cacciatorpediniere in posizione di scorta laterale, formazione notturna assunta proprio in previsione di attacchi di aerosiluranti. De Courten ritiene che sarebbe migliore la formazione usata comunemente di giorno, su due colonne, perché sfrutterebbe meglio la protezione dei cacciatorpediniere, specie quando questi ultimi – come in questo caso – sono in numero ridotto; Iachino è invece di opposto avviso, perché tale formazione vincolerebbe troppo la manovra delle unità, costringendole sempre ad accostare in fuori per non entrare in collisione con quelle vicine, e renderebbe meno libero anche il tiro contraereo, mentre la linea di fila sarebbe più agile e più sciolta.

Poco dopo le cinque del mattino del 15 giugno, venti minuti prima del sorgere del sole, i quattro incrociatori (al comando dell’ammiraglio De Courten), che con la XI Squadriglia in posizione di scorta laterale procedono in linea di fila a 20 nodi, 15 miglia a poppavia del gruppo «Littorio», vengono attaccati da nove aerosiluranti Bristol Beaufort del 217th Squadron R.A.F. di Malta (è la prima volta che aerei di questo tipo, più grandi e meglio protetti dei Fairey Swordfish ed in grado di portare due siluri anziché uno, vengono usati contro la flotta da battaglia italiana). Il primo ad avvistarli, nel gruppo degli incrociatori, è il Corazziere, che segnala velivoli nemici verso sudest; inizialmente viene avvistato un singolo aereo, sul lato sinistro della formazione (verso est), che si mantiene sempre a bassa quota ed a grande distanza (12-15 km) e si sposta verso sud e poi verso ovest (il che indurrà l’ammiraglio De Courten a ritenere che tale aereo avesse specificamente il compito di stabilire il contatto con le navi italiane e di guidare gli aerosiluranti verso la posizione più favorevole per un attacco, cioè quella il lato occidentale della formazione). Inizialmente l’aereo non viene riconosciuto come nemico, sia perché è troppo lontano per permetterne l’identificazione, sia perché è atteso l’arrivo di velivoli della Regia Aeronautica per la scorta aerea, ed il nuovo arrivato esegue una manovra analoga a quella normalmente eseguita dagli aerei italiani di scorta. Soltanto quando, dopo poche decine di secondi (verso le 5.10; per altra fonte, 5.15), vengono avvistati tre grossi aerosiluranti che si avvicinano alla formazione volando in gruppo e bassi sul mare (li seguono altri due gruppi di tre aerei ciascuno), viene dato l’allarme e viene aperto un intenso tiro contraereo, mentre le navi iniziano ad intraprendere manovre evasive. La reazione contraerea, secondo quanto scriverà De Courten nel suo rapporto, è molto intensa da parte degli incrociatori, ma scarsa ed insufficiente da parte dei cacciatorpediniere: ciò perché questi ultimi sono soltanto quattro, e muniti di un ridotto numero di mitragliere.

I nove Beaufort attaccano in tre ondate, composte ciascuna da tre aerei: quelli della prima ondata si separano in modo da lanciare simultaneamente ma da angolazioni diverse ed attaccano Garibaldi e Duca d’Aosta; quelli della seconda ondata attaccano soprattutto il Gorizia ed il centro della formazione, mentre quelli della terza prendono di mira la coda della formazione (Gorizia e Trento). Tutti gli aerei si avvicinano decisamente sotto il fuoco delle navi, sganciano il proprio siluro e poi virano rapidamente; alcuni di essi, per allontanarsi, defilano di controbordo a pochissima distanza dalle navi italiane, venendo bersagliati dal fuoco delle mitragliere, che è però grandemente complicato dalle forti variazioni di brandeggio. In tutte e tre le ondate gli aerosiluranti, attaccando da direzioni diverse, realizzano dei pericolosissimi “incroci” di siluri. Mentre gli aerosiluranti che attaccano Garibaldi e Duca d’Aosta sganciano i loro siluri da circa mille metri di distanza, quelli che puntano su Trento e Gorizia li lanciano da distanze molto minori. Ciascuna nave manovra per contro proprio per evitare i siluri, in base alle decisioni dei rispettivi comandanti (che a loro volta decidono le manovre in base agli sganci di siluri che possono osservare); otto delle nove armi lanciate vengono così evitate, ma una – sganciata da non più di 200 metri, distanza troppo breve per consentire una manovra evasiva – colpisce a dritta, nel locale caldaie prodiero, il Trento, l’ultimo incrociatore della fila ed il meno protetto dai cacciatorpediniere, che sono più vicini alla testa della formazione. L’incrociatore rimane immobilizzato, in preda ad un violento incendio. Due dei Beaufort vengono danneggiati dal tiro italiano.

Poco più tardi, tra le 5.26 e le 5.51, tre degli aerosiluranti attaccano anche il gruppo «Littorio»: le due corazzate aprono il fuoco con i cannoni da 90 mm ed i cacciatorpediniere sparano alcune salve con i pezzi principali da 120 mm quando gli aerei sono lontani, poi aprono il fuoco anche con le mitragliere non appena la distanza si è sufficientemente ridotta, continuando inoltre ad eseguire accostate per impedire il lancio simultaneo dei siluri. Il primo aereo lancia, infruttuosamente, alle 5.26 da 4500 metri, un altro lancia da 1500 ma l’arma viene evitata con le manovre, il terzo si allontana per poi ritornare all’attacco e, nonostante l’intenso tiro contraereo (tutte le armi sono dirette contro di lui), alle 5.51 riesce a sganciare da 2000 metri e poi si allontana indenne dopo essere passato tra le due corazzate. Il siluro, diretto contro la Vittorio Veneto, non va a segno.

Il Camicia Nera gira intorno al Trento, avvolgendo l’incrociatore in una cortina nebbiogena per evitare nuovi attacchi; dopo una comunicazione col comandante dell’incrociatore (che riferisce che la nave è stata colpita da un solo siluro, e che sta tentando di rimettere in moto le due macchine interne), l’ammiraglio Iachino ordina a Saetta e Pigafetta di avvicinarsi al Trento per fornirgli assistenza e, qualora fosse in grado di rimettere in moto, scortarlo. Il resto della squadra italiana, invece, prosegue per la sua rotta; con la prospettiva di un incontro con il convoglio britannico nelle ore a venire, non è possibile distaccare altri cacciatorpediniere, oltre a Saetta e Pigafetta.

Per ore l’equipaggio del Trento lotta contro gli incendi per salvare la propria nave; il capitano di vascello Stanislao Esposito, comandante del Trento, preoccupato – a ragione – dall’eventualità di nuovi attacchi aerei da Malta, od anche dell’arrivo di qualche sommergibile in agguato nella zona, ordina a Saetta e Pigafetta di circondare l’incrociatore con una fitta cortina di nebbia artificiale, per impedirne l’avvistamento ad aerei e sommergibili avversari. Supermarina dispone l’uscita di un rimorchiatore d’alto mare da Crotone, della torpediniera Pegaso da Patrasso e della torpediniera Partenope da Navarino.

Intanto gli sforzi per domare l’incendio sembrano avere successo; occorrendo però molto tempo per riaccendere le caldaie, poco dopo le otto il comandante Esposito ordina al Pigafetta di smettere di emettere nebbia artificiale e di prepararsi invece a prendere a rimorchio il Trento. Il Pigafetta esegue, portandosi a proravia dell’incrociatore e preparandosi a distendere i cavi di rimorchio, mentre il Saetta continua a girare intorno al Trento avvolgendolo nella sua cortina nebbiogena. Alle nove gli incendi sull’incrociatore sono stati quasi completamente soffocati, e le tre navi si trovano nelle posizioni appena menzionate; il Pigafetta ha preso il rimorchio e si appresta a mettere in moto.

Purtroppo, però, la cortina nebbiogena stesa intorno al Trento non è bastata ad impedire che l’incrociatore venisse avvistato da ben tre sommergibili britannici, il P 31, il P 34 ed il P 35, richiamati sul posto dall’altissima colonna di fumo levatasi nelle ore precedenti dalla nave in fiamme. Dei tre, che manovrano tutti per avvicinarsi ed attaccare, il P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon), che stava osservando la formazione italiana da prima dell’attacco degli aerosiluranti (ed ha già tentato, senza successo, di attaccare le corazzate), riesce per primo a portarsi a distanza di lancio. La manovra di attacco del sommergibile ha inizio alle 6.19, quando esso dista circa 5 km dal Trento; alle 7.16 l’avvicinamento dei cacciatorpediniere lo costringe a scendere in profondità e dirigere verso nord, ritardando il ricaricamento dei siluri nei tubi, ma alle 8.15 il P 35 può tornare a quota periscopica ed avvista il Trento ancora in fiamme, su rilevamento 159°, con Saetta e Pigafetta intenti a stendere una cortina fumogena. Alle 9.06, nel punto 35°55’ N e 18°59’ E, il P 35 lancia due siluri.

Alle 9.10 viene avvistata dal Trento, di prora a sinistra, una scia di siluro che si avvicina rapidamente: la nave, immobile, non può fare niente per evitarlo, e viene colpita in prossimità del deposito munizioni della torre numero 2, che dopo pochi secondi esplode. Dilaniato dalla terribile esplosione, che solleva il ponte di coperta a prua ed abbatte il tetrapode e la sovrastruttura prodiera, l’incrociatore sbanda fortemente sulla dritta ed affonda rapidissimamente nel punto 36°10’ N e 18°40’ E, portando con sé il comandante Esposito e quasi metà dell’equipaggio.

A Saetta e Pigafetta non rimane che recuperare i naufraghi, che sbarcheranno poi a Messina. (Secondo alcune fonti avrebbero anche contrattaccato con bombe di profondità; il rapporto del P 35 parla di sette bombe di profondità, esplose vicine ma senza causare danni, e di caccia terminata alle 10.40). Successivamente verranno inviate sul posto, per partecipare alle operazioni di soccorso, anche le navi ospedale Aquileia e Città di Trapani e due torpediniere.

Su 1151 uomini che componevano l’equipaggio del Trento, ne vengono tratti in salvo in tutto 602, 172 dei quali feriti; ventuno di questi moriranno nei giorni successivi per le ferite riportate. (**MA IL CAMICIA NERA C’ERA ANCORA OD ERA PROSEGUITO CON IL RESTO DELLA SQUADRA???**)

12 agosto 1942

Alle 9.40 il Camicia Nera (capitano di fregata Marco Notarbartolo), insieme ai cacciatorpediniere Grecale, Corsaro, Legionario, Aviere, Ascari e Geniere ed agli incrociatori pesanti Trieste (che però, secondo alcune fonti, non sarebbe partito da Messina ma si sarebbe invece aggregato a Gorizia e Bolzano in mare aperto, provenendo da un porto dell’Alto Tirreno), Gorizia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) e Bolzano della III Divisione, salpa da Messina per attaccare il convoglio britannico diretto a Malta nell’ambito dell’operazione «Pedestal», nell’ambito della battaglia aeronavale di Mezzo Agosto.

L’intercettazione dovrebbe avvenire sud di Pantelleria, quando la forza “pesante” di scorta (Forza Z), che include due corazzate e tre portaerei, avrà lasciato il convoglio, affidandolo ad una forza leggera formata da pochi incrociatori leggeri e da un decina di cacciatorpediniere (Forza X). Nel corso delle successive ventiquattr’ore, inoltre, convoglio e scorta saranno sottoposti ad incessanti attacchi di aerei, sommergibili e motosiluranti, che infliggeranno loro gravi perdite.

Strada facendo, la III Divisione deve congiungersi con la VII Divisione dell’ammiraglio di divisione Alberto Da Zara (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia – nave ammiraglia –, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli, più i cacciatorpediniere Maestrale, Oriani, Gioberti e Fuciliere), proveniente da Cagliari (da dov’è partita alle 20 dell’11, tranne l’Attendolo, salpato da Napoli alle 9.30 del 12); insieme, le due Divisioni potranno agevolmente distruggere quanto che restava del convoglio, i cui pochi mercantili superstiti arrancano in disordine verso Malta con la sola scorta di sette cacciatorpediniere e due incrociatori leggeri, uno dei quali danneggiato, sotto continui attacchi aerei, subacquei e di mezzi insidiosi.

Sulle prime si è pensato di impiegare la squadra da battaglia, ma l’idea era stata scartata per vari motivi: la Luftwaffe non intende fornire copertura alla flotta italiana (si ritiene più utile mandare gli aerei ad attaccare il convoglio); c’è poco carburante; si crede che ci siano 12-15 sommergibili britannici in agguato lungo le rotte che dalle basi italiane portano al luogo del probabile scontro (in realtà sono poco più della metà). La conclusione, non errata, è che una forza di soli incrociatori correrebbe meno rischi e sarebbe egualmente in grado di distruggere il convoglio già disperso e decimato; si replicherebbe l’attacco portato due mesi prima (battaglia di Mezzo Giugno) dalla VII Divisione contro il convoglio britannico «Harpoon», ma contando stavolta su una forza più potente, e facendo tesoro dell’esperienza accumulata per evitare di ripetere gli stessi errori che, allora, avevano permesso a due dei sei mercantili di sfuggire insieme con la loro scorta.

Memore delle perdite subite a Mezzo Giugno per mano degli aerosiluranti di Malta (siluramento della corazzata Littorio e dell’incrociatore pesante Trento, quest’ultimo poi affondato dal sommergibile HMS Umbra), Supermarina subordina l’intervento degli incrociatori alla disponibilità di aerei da caccia, per la scorta aerea; nel Mediterraneo, però, non vi sono che cinque gruppi di caccia moderni (tre italiani e due tedeschi) per scortare 400 bombardieri ed aerosiluranti pronti ad attaccare il convoglio dalle basi siciliane e sarde. Il comando del Corpo Aereo Tedesco, che dispone soltanto di 40 caccia, si rifiuta di assegnarli alla scorta delle navi, ritenendoli necessari alla scorta degli aerei inviati contro il convoglio; Superarereo offre maggiore collaborazione, ma assegna i caccia migliori alla scorta di bombardieri ed aerosiluranti, destinando il superfluo (modelli più vecchi come i Macchi Mc 200, i Reggiane Re 2000, e persino gli obsoleti biplani FIAT CR. 42; nonché alcuni dei pochi bimotori FIAT CR. 25 prodotti) alla scorta delle navi. L’11 ed il 12 agosto si discute a lungo sia al Comando Supremo che a Palazzo Venezia, finché il maresciallo Ugo Cavallero, capo di Stato Maggiore generale delle forze armate italiane, convince il generale di squadra aerea Rino Corso Fougier, capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica, ad assegnare per il 13 agosto un buon numero di aerei da caccia, che si dovrebbero alternare in turni di sei per volta, alla scorta degli incrociatori; rispetto ai 60 caccia inizialmente previsti (Supermarina ne aveva in principio chiesti 80), ne sono ritenuti sufficienti 45.

Alle 19 del 12 agosto, la III e la VII Divisione si riuniscono nel Basso Tirreno, 60 miglia a nord di Ustica; l’incontro con i resti del convoglio è previsto per la mattina del 13, a sud di Pantelleria, nel punto più stretto del Canale di Sicilia.

Alle 22 Supermarina ordina agli incrociatori di ridurre la velocità (che è in quel momento di 20 nodi), in modo da arrivare al largo di Capo San Vito non prima di mezzanotte.

Alle 22.37, tuttavia, la formazione viene avvistata e segnalata, mentre procede con rotta sud un’ottantina di miglia a nord dell’estremità occidentale della Sicilia, da un ricognitore Vickers Wellington dotato di radar (che viene a sua volta rilevato dal radar del Legionario). Per altra fonte, la III Divisione è stata avvistata da un aereo nemico già alle 19.22.

Il comandante delle forze aeree di Malta, maresciallo dell’aria Keith Parks (un neozelandese che è stato tra i protagonisti della battaglia d’Inghilterra), resosi conto del rischio che gli incrociatori italiani rappresentano nei confronti del convoglio, ordina prima al Wellington che li ha avvistati, e poi anche ad un secondo Wellington da ricognizione inviato a seguire gli spostamenti della formazione italiana (entrambi appartengono al 69th Squadron e sono dotati di radar ASV, Air to Surface Vessel; li distinguono le lettere identificative “O” e “Z”), di sganciare bombe e bengala, per indurre le unità italiane a ritenere di essere sotto ripetuti attacchi aerei, così da dissuaderle dal proseguire nella navigazione verso il convoglio. Per rafforzare l’inganno, Parks si spinge ad ordinare ripetutamente ai ricognitori – in chiaro, al preciso scopo di essere intercettato – di comunicare la posizione della forza italiana per consentire alle formazioni di bombardieri B-24 “Liberator” di attaccarli: formazioni di “Liberator” che, però, non esistono (questo è il messaggio ricevuto dal Wellington, con un certo stupore tra il suo equipaggio, non informato dello stratagemma: «*Report result your attack, latest enemy position for Liberators, most immediate*»).

Ci sono invece a Malta reparti di aerosiluranti Bristol Beaufort (quindici aerei), che si tengono pronti – insieme a quindici caccia Bristol Beaufighter – ad attaccare le navi italiane in caso di estrema necessità; ma per il momento, vengono tenuti a terra. (Per altra fonte, Parks avrebbe ordinato un attacco da parte di due aerosiluranti Fairey Albacore e di uno Swordfish munito di radar, ed avrebbe inviato cinque Wellington a cercare la formazione italiana).

Supermarina cade nell’inganno. A Roma infuriano discussioni sul da farsi: l’ammiraglio Arturo Riccardi, capo di Stato Maggiore della Regia Marina, richiede al feldmaresciallo Albert Kesselring l’invio di 80 caccia della Luftwaffe per fornire copertura aerea alle navi, che presto – si ritiene – verranno attaccate dai bombardieri di Malta (Supermarina, sempre prudentissima, non intende inviare gli incrociatori più a sud di Pantelleria senza adeguata scorta aerea); l’ammiraglio Eberhard Weichold, ufficiale di collegamento con la Marina tedesca a Roma, appoggia il suo collega italiano nella richiesta a Kesselring, ed anche il maresciallo Cavallero insiste in questo senso, temendo che l’operazione britannica possa comprendere anche uno sbarco sulle coste della Libia. Ma Kesselring risponde che non ha abbastanza caccia disponibili: quelli che ci sono bastano solo per la scorta ai bombardieri tedeschi, oppure solo alle navi italiane. In considerazione anche delle deludenti prove date in precedenza dalle forze da battaglia italiane negli attacchi ai convogli britannici – il fallimento della seconda Sirte ed il successo solo parziale a Mezzo Giugno contro il convoglio «Harpoon» – Kesselring, poco convinto delle probabilità di successo degli incrociatori italiani, preferisce impiegare tutti gli aerei a sua disposizione negli attacchi diretti contro il convoglio, e quindi assegnare i caccia alla scorta dei bombardieri. (Kesselring ha ragione di essere deluso per i precedenti attacchi navali italiani contro convogli britannici; è però il caso di notare che, contrariamente a quanto lui si aspettava, neppure gli aerei della Luftwaffe si riveleranno poi in grado di annientare il convoglio «Pedestal»).

Il comando della Seekriegsleitung, concordando con Weichold, supporta con tutti gli argomenti disponibili l’impiego degli incrociatori italiani, esprimendo l’opinione che, in caso contrario, si perderebbe l’occasione di distruggere il più grande convoglio britannico mai visto nel Mediterraneo, in condizioni di superiorità numerica e di armamento. Ma Kesselring, cui spetta la decisione finale, non condivide tali conclusioni.

Dopo lunghe pressioni di Cavallero, il generale Corso Fougier acconsente a destinare 40 caccia Macchi Mc 202 alla scorta delle navi; si tratta di un grosso sacrificio per le sue forze, che in Sicilia dispongono già di caccia appena sufficienti a scortare solo parte dei bombardieri e degli aerosiluranti. Ma Riccardi e Cavallero non li ritengono comunque adeguati; i sempre ansiosi vertici di Supermarina temono inoltre, sulla base dell’interpretazione di alcuni segnali di scoperta (quelli dei sommergibili Bronzo ed Axum, che hanno avvistato unità navali dirette verso est a nord della costa tunisina; e quello di un idroricognitore CANT Z. 506, che ha segnalato “tre grandi navi” – in realtà, l’incrociatore leggero Charybdis ed i cacciatorpediniere Eskimo e Somali – che seguono il convoglio, al largo dell’Isola dei Cani), che potrebbe esserci anche una corazzata, o forse più di una, quale forza di sostegno al convoglio nel Canale di Sicilia.

A rincarare la dose, il sommergibile tedesco U 83 segnala di aver avvistato quattro incrociatori e dieci cacciatorpediniere britannici nel Mediterraneo orientale, apparentemente diretti verso Malta. È un altro inganno: si tratta di un convoglio “fittizio” (MG. 3, composto in realtà da due incrociatori, cinque cacciatorpediniere ed alcuni mercantili) che i britannici hanno inviato verso Malta al preciso scopo di distogliere l’attenzione dei comandi italiani dal vero convoglio.

Le discussioni finiscono col giungere ad un punto morto, pertanto gli alti ufficiali deliberano di interpellare Mussolini in persona. Svegliato il dittatore, Cavallero gli spiega per telefono, a tinte alquanto fosche (intento suo e di Riccardi – appoggiato in questo dal suo vice, ammiraglio Luigi Sansonetti – è d’altra parte di strappare a Mussolini il consenso per il ritiro degli incrociatori: Cavallero dice a Mussolini che Riccardi ritiene la missione “*troppo pericolosa per la Marina*” e per giunta, giudizio più che discutibile, “*un rischio non pagato da un rendimento corrispondente*”), che senza copertura aerea verrebbero attaccati dai bombardieri di Malta subendo gravi danni, aggiungendo anche la notizia dell’avvistamento di navi britanniche nel Mediterraneo orientale; asserisce che incaricherà l’Aeronautica di massimizzare gli sforzi contro il convoglio il giorno seguente.

Mussolini viene convinto da tanto eloquio: dice a Cavallero che non intende rischiare le sue navi se i tedeschi non erano disposti a proteggerle, e si dichiara convinto che gli aerei e le motosiluranti italiane riusciranno comunque a distruggere il convoglio prima che raggiungesse Malta. Di conseguenza, la missione degli incrociatori viene annullata: la più grande occasione che si sia mai presentata alla Regia Marina per trasformare un ottimo successo tattico (colto nelle ore precedenti da sommergibili, aerei e motosiluranti) in uno strepitoso successo strategico va così in fumo, per l’eccessivo timore di perdite che si verificheranno lo stesso, ma in condizioni ben più umilianti.

13 agosto 1942

Alle 00.30 Supermarina ordina alla III e VII Divisione, che in quel momento sono ad una ventina di miglia da Capo San Vito (ad ovest di Trapani), di virare verso est per tornare alle basi, paventando attacchi aerei nemici sulla base dell’intercettazione dei numerosi messaggi radio inviati da Malta ai propri ricognitori. Tre minuti più tardi, tutti gli incrociatori evoluiscono per evitare siluri lanciati da aerei.

Supermarina decide di inviare la III Divisione nello Ionio, anziché nel Tirreno, per unirsi all’VIII Divisione (uscita da Navarino) allo scopo di attaccare le navi avvistate dall’U 83 nel Mediterraneo orientale, mentre la VII Divisione dovrà tornare in porto.

I finti attacchi aerei e messaggi continuano ad ogni modo anche nelle ore successive, per evitare che i comandi italiani possano cambiare idea ed ordinare agli incrociatori di riprendere la navigazione verso ovest per attaccare il convoglio.

Per buona parte della navigazione, “ULTRA” tiene sotto controllo gli spostamenti degli incrociatori italiani, decrittando le trasmissioni radio compilate con la macchina cifrante Enigma: dapprima apprende della partenza del Trieste da un porto dell’Alto Tirreno (La Spezia) nella notte tra 11 e 12 agosto, diretto verso sud, e poi che tra le 8.40 e le 11 del 12 Bolzano e Gorizia, con quattro cacciatorpediniere, sono partiti da Messina diretti verso nord; ancora, che alle 9.30 del 12 l’Attendolo e due cacciatorpediniere sono partiti da Napoli. Altre intercettazioni rivelano che una forza navale italiana, di consistenza sconosciuta, ha ricevuto alle 18.35 del 12 l’ordine di assumere rotta sud e velocità 20 nodi, passando 90 km a nord di Trapani, e poi (19.45) di trovarsi entro le 5.30 del 13 dieci miglia a levante di Pantelleria. Supermarina avvisa anche gli incrociatori che torpediniere italiane (Climene e Centauro) sono in pattugliamento a ponente della longitudine 11°40’ E, con l’ordine di lasciare tale area all’alba del 13 e dirigere per Pantelleria.

All’1.39, “ULTRA” intercetta l’ordine PAPA (Precedenza Assoluta sulle Precedenze Assolute) delle 23.50 in cui Supermarina ordinava «*EUGENIO, MONTECUCCOLI, MAESTRALE, GIOBERTI, ORIANI dirigete subito Napoli: 3a Divisione con ATTENDOLO e rimanenti cacciatorpediniere dirigano Messina*». All’1.56, il ripiegamento verso sudest viene confermato anche da una comunicazione da parte del Wellington "O", subito riconfermato dal Wellington "Z".

Alle 00.30, in esecuzione dell’ordine di Supermarina, la III Divisione (cui per ordine di Supermarina vengono aggregati Attendolo e Grecale, distaccati dalla VII Divisione) fa rotta su Messina, mentre la VII Divisione dirige per Napoli. L’Attendolo avvista la III Divisione alle 2.55, ma riesce ad entrare in formazione solo alle quattro del mattino, in quanto tutte le navi hanno preso a zigzagare ad alta velocità, illuminate dalla luce di bengala lanciati dagli aerei britannici.

Procedendo a 22 nodi, la III Divisione supera Alicudi, dopo di che passa dalla linea di fila alla doppia linea, con Trieste e Gorizia davanti ed Attendolo e Bolzano dietro. Due degli otto cacciatorpediniere di scorta sono dotati di ecogoniometro; nel cielo della formazione volano due idrovolanti CANT Z. 506 quale scorta aerea. Il mare è calmo, la visibilità ottimale; una radiosa giornata estiva.

Tra gli equipaggi regna una certa frustrazione, a causa dell’ordine di ritirarsi senza nemmeno aver tentato di attaccare un nemico che già si trova alle strette.

A nord di Palermo, il sommergibile britannico Safari avvista la III Divisione, ma non è in grado di attaccare.

Diversamente vanno le cose per un secondo sommergibile, l’Unbroken (tenente di vascello Alastair Campbell Gillespie Mars), che già alle quattro del mattino è stato informato da Malta che degli incrociatori italiani si stanno dirigendo verso di lui. Alle 7.30, mentre si trova in posizione 38°43’ N e 14°57’ E (al largo della costa settentrionale della Sicilia, a nordovest dell’imbocco dello Stretto di Messina), il sommergibile britannico avverte rumori prodotti dagli apparati motori di navi, su rilevamento 230°; alle 7.43 avvista sullo stesso rilevamento numerose navi italiane, che gli stanno proprio venendo incontro. Mars identifica correttamente la colonna centrale come composta da due incrociatori pesanti e probabilmente due incrociatori leggeri, che procedono in linea di fila; li scortano otto cacciatorpediniere di tipo moderno. La distanza è di 11.000 metri, e Mars stima la velocità delle navi italiane in circa 25 nodi, cinque nodi in più di quella reale. Le navi stanno passando tra Filicudi e Panarea; sono al traverso di Salina, Stromboli è otto miglia alla loro sinistra, Panarea cinque miglia a prora dritta (cioè a sudovest).

Iniziata la manovra d’attacco, e penetrato lo schermo dei cacciatorpediniere (secondo Mars, tre di essi passano vicinissimi al periscopio del sommergibile, ma senza notarlo), alle 8.04 l’Unbroken lancia quattro siluri contro il più vicino dei due incrociatori pesanti; al di là di questa nave ci sono i due incrociatori “leggeri”, e Mars ritiene – a ragione – che se i siluri dovessero mancare il bersaglio designato, avrebbero una buona possibilità di colpire uno dei due incrociatori leggeri. Per via della formazione italiana a due colonne affiancate (assunta proprio mentre l’Unbroken si prepara ad attaccare), i bersagli si “sovrappongono” nel periscopio di Mars; l’incrociatore più vicino è a 25° di prora dritta, distanza 2740 metri.

Subito dopo il lancio, l’Unbroken scende a 24 e poi a 37 metri di profondità, virò di 90° a dritta ed aumenta la velocità per cinque minuti. Quando sente le detonazioni, Mars stima che due siluri abbiano centrato l’incrociatore pesante, e che forse gli altri abbiano colpito uno degli altri.

Il comandante britannico ha apprezzato correttamente gli esiti del proprio lancio: alle 8.05, mentre l’Unbroken sta lanciando i siluri, gli incrociatori italiani hanno ridotto la velocità a 18 nodi, per consentire al Gorizia di lanciare un idrovolante; poco dopo, il cacciatorpediniere Fuciliere ha avvistato un sommergibile sulla sinistra, ed ha aperto il fuoco con una mitragliera contro il periscopio, distante solo 410 metri. Gorizia e Bolzano avvistano le scie dei siluri; il Gorizia li evita con una brusca accostata, ma il Bolzano non fa in tempo, e viene centrato da un siluro proprio mentre sta iniziando a virare. Poco dopo anche l’Attendolo viene colpito, subendo l’asportazione della prua.

Mentre gli equipaggi dei due incrociatori lottano per tenere le loro navi a galla, i cacciatorpediniere della Squadriglia «Aviere», incaricati di dare loro assistenza e protezione, iniziano a stendere cortine fumogene e bombardare l’attaccante con bombe di profondità: dalle 8.09 alle 16.40 vengono lanciate ben 105 bombe di profondità, anche se l’Unbroken, allontanandosi lentamente alla profondità di 39 metri, riesce a far perdere le proprie tracce già alle nove. Sono il Camicia Nera ed il Fuciliere (quest’ultimo munito di ecogoniometro) a condurre la caccia, rallentando e localizzando l’Unbroken alle 8.45; la caccia vera e propria dura tre quarti d’ora, dopo di che – dopo il lancio della quarantesima bomba di profondità – i cacciatorpediniere si limitano a gettare bombe di profondità di tanto in tanto, a scopo precauzionale, e le esplosioni si fanno sempre più sporadiche e lontane. In tutto vengono lanciate 105 bombe di profondità; il sommergibile se la cava con danni superficiali, subiti durante i primi 40 minuti di caccia, che Mars ritiene piuttosto accurata (per altra fonte, le bombe sono state lanciate con buona precisione, ma regolate per esplodere a quota troppo ridotta).

Il *Geniere* e l’*Aviere* cercano di prestare assistenza al *Bolzano* (che ha quattro comportamenti allagati ed un violento incendio a centro nave) e di prenderlo a rimorchio; per tre volte uno di essi lancia all’incrociatore colpito un sacchetto con cui recuperare lo spesso cavo d’acciaio che passa al *Bolzano* per rimorchiarlo, ma ogni volta il cavo si spezza. La nave è fortemente appruata, e l’incendio divampa furioso: tra l’acqua che entra dalla grossa falla aperta dal siluro sotto il torrione, e quella giocoforza immessa nei depositi munizioni per scongiurarne l’esplosione, la galleggiabilità del *Bolzano* appare sempre più compromessa.

Verso le dieci del mattino, *Geniere* ed *Aviere* riescono finalmente a prendere il *Bolzano* a rimorchio: il *Geniere* da poppa, l’*Aviere* da prua. La nave continua progressivamente ad appruarsi e sbandare sulla sinistra, ormai in serio pericolo di affondamento, inducendo il suo comandante, capitano di vascello Mario Mezzadra, a decidere di tentare di raggiungere un basso fondale e qui portarla ad adagiarsi.

Nel tentativo di far accostare il *Bolzano*, uno dei cavi di rimorchio si spezza, e lo sbandamento dell’incrociatore aumenta ancora di più (circa 15°): sembra allora che il *Bolzano*, sempre più basso sull’acqua, stia per affondare da un momento all’altro. Alle 10.55 il comandante Mezzadra ordina di abbandonare la nave.

Mentre l’*Aviere* recupera gli uomini che si gettano in mare, il *Geniere* si avvicina e – per ordine di Mezzadra – manovra per affiancarsi al *Bolzano* sul lato di dritta e trasbordare il personale che è ancora a bordo: in questo modo, la maggior parte dell’equipaggio dell’incrociatore può essere ordinatamente trasferita sul *Geniere*. Tra di essi vi sono il comandante Mezzadra (ultimo a trasbordare), il comandante in seconda Andrea Fe’ d’Ostiani ed il direttore di macchina Luigi Petrillo.

Il *Bolzano*, intanto, arresta il suo apparentemente affondamento, e si stabilizza, al punto che risulta nuovamente possibile, per il *Geniere*, tentare di prenderlo a rimorchio. Un ufficiale del *Bolzano*, il capitano del Genio Navale Armando Traetta, chiede ed ottiene il permesso di tornare sull’incrociatore con una decina di volontari, per filare a mare i cavi di rimorchio, in precedenza preparati a poppa, in modo da poterli poi recuperare dal *Geniere* e prendere così a rimorchio il *Bolzano*, per portarlo all’incaglio. Tornato sul *Bolzano* con una lancia, il gruppetto guidato da Traetta risale a bordo, dove riesce finalmente a tendere il cavo di rimorchio. Il cavo però cade in mare; a questo punto alcuni uomini del *Bolzano* che si trovano sul *Geniere* – il guardiamarina Pier Giacomo Vianello, il secondo nocchiere Vieno Posa, il capo elettricista Giuseppe Chiricozzi, il nocchiere Catello Pulzella ed il marinaio Luigi Avellino – si tuffano in mare per recuperarlo e ristabilire il rimorchio, il che viene fatto. L’operazione di rimorchio è diretta da Mezzadra.

Il *Geniere* rimorchia allora l’incrociatore, sbandato di circa 5°-6°, verso la vicinissima isola di Panarea, dove lo porta ad incagliare su un banco sabbioso dinanzi alla spiaggia Lisca Bianca, presso Punta Peppemaria (sulla costa settentrionale dell’isola), alle 13.30. Qui l’acqua è profonda solo dodici metri; quando la carena del *Bolzano* tocca il fondale per la prima volta, l’incrociatore sbanda paurosamente di ben 45° sulla sinistra: sembrando che la nave stia per rovesciarsi da un momento all’altro, i volontari saliti a bordo la devono di nuovo abbandonare. Gli uomini radunati sul *Geniere*, presi dalla commozione, si levano i cappelli dinanzi a quella che pare la fine della loro nave. Successivamente, però, lo sbandamento torna a diminuire, e ci si può finalmente mettere all’opera per domare l’incendio. (Il *Bolzano* potrà essere rimesso a galla nel giro di un mese e rimorchiato prima a Napoli e poi a La Spezia, ma le riparazioni non verranno mai ultimate.)

Una volta che il *Bolzano* è incagliato a Panarea, il *Geniere*, insieme all’*Ascari*, viene inviato ad assumere la scorta dell’*Attendolo*, il quale, procedendo a cinque nodi, passa tra Panarea e gli scogli delle Formiche, con rotta su Capo Milazzo. Tra le 14.30 e le 17.15 la scorta viene rinforzata dai cacciatorpediniere *Freccia*, *Corsaro* e *Legionario*. Alle 18.45, arrivato nei pressi di Messina, l’*Attendolo* viene raggiunto dai rimorchiatori, che lo conducono in porto, dove si ormeggia al Molo del Carbone.

Agosto 1942

Durante una missione di scorta a convoglio (**DETTAGLI???**) il Camicia Nera viene mitragliato da aerei, ma riesce ad abbatterne alcuni.

6 settembre 1942

Il Camicia Nera salpa da Taranto alle due di notte, insieme ai cacciatorpediniere Freccia, Bombardiere, Fuciliere, Corsaro e Geniere ed alla torpediniera Pallade, scortando il convoglio «N», formato dalle motonavi Luciano Manara e Ravello, con destinazione Bengasi.

Alle 10.40, al largo di Capo Santa Maria di Leuca, il convoglio «N» si unisce al convoglio «P», proveniente da Brindisi (motonavi Ankara e Sestriere, scortate dai cacciatorpediniere Aviere, Lampo e Legionario e dalle torpediniere Partenope e Pegaso), formando un unico convoglio denominato «Lambda», che fruisce anche di nutrita scorta aerea da parte di velivoli italiani e tedeschi. Caposcorta è il capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni, dell’Aviere.

In base alle disposizioni impartite, il convoglio naviga lungo la costa della Grecia; ma viene ben presto individuato da un ricognitore Martin Baltimore del 69th Squadron della RAF (capitano R. C. Mackay), che ne identifica la composizione come quattro mercantili ed undici cacciatorpediniere, su due colonne.

Alle 12.30 decollano pertanto da Malta per attaccare il convoglio tredici aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron RAF, guidati dal capitano canadese Hank Sharman; li scortano una dozzina di caccia Bristol Beaufighter del 227th Squadron RAF, sei dei quali muniti di bombe per condurre anche un’azione diversiva. Una serie di avarie, tuttavia, costringe ben quattro Beaufort e tre Beaufighter a rientrare alla base, di fatto riducendo di un quarto la consistenza della forza d’attacco britannica prima ancora di giungere in vista del nemico. Altri quattro Beaufighter, dell’89th Squadron, sono incaricati della scorta a lungo raggio e ad alta quota dell’intera formazione.

Verso le 15.30, al largo di Corfù ed una trentina di miglia a sud di Capo Santa Maria di Leuca, gli aerosiluranti raggiungono il convoglio, che in quel momento è dotato di una scorta aerea composta da sei Junkers Ju 88 tedeschi, un idrovolante antisommergibili ed alcuni caccia italiani identificati dai britannici come Macchi Mc 200 (in realtà si tratta di FIAT G. 50bis del 24° e 161° Gruppo della Regia Aeronautica e Messerschmiff Bf 109 tedeschi del II./JG 53). Primi ad attaccare sono i Beaufighter muniti di bombe, accolti da un intenso tiro contraereo: nessuna delle bombe va a segno, ma l’attacco ha l’effetto di scompaginare la formazione del convoglio, che zigzaga e si disperde. Viene poi il turno dei Beaufort, che attaccano provenendo dalla dritta, divisi in tre gruppi di tre: i caccia della scorta aerea si avventano su di essi, e nella conseguente battaglia aerea i britannici rivendicheranno l’abbattimento di uno Ju 88 (ad opera sottotenente Neville Reeves) e di due Macchi 200 (ad opera del tenente colonnello Ross Shore e del sottotenente Milson) ed il danneggiamento dell’idrovolante (ad opera del maggiore P. M. J. Evans, che lo identifica come un Dornier Do 24), di uno Ju 88 (ad opera del sergente R. J. Dawson) e di due Macchi 200 (ad opera del sottotenente A. F. Izzard e del sergente R. J. Dawson), visto poi ammarare vicino ad uno dei cacciatorpediniere della scorta, mentre i caccia italiani rivendicano l’abbattimento di tre Beaufort ed il danneggiamento di altri due (ad opera del tenente Giuseppe Marazio e del sottotenente Iolando Suprami della 164a Squadriglia del 161° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre, e dei tenenti Francesco Pantanella e Giuseppe Bentivoglio della 355a Squadriglia del 24° Gruppo Caccia Terrestre), ed un caccia tedesco del 6. Staffel (tenente Günther Hess) rivendica l’abbattimento di un quarto Beaufort.

Le effettive perdite britanniche ammontano a due Beaufighter (il T4666 "Y" del tenente D. M. Partridge e l’X8085 "A" del tenente F. C. Noone, entrambi del 227th Squadron, abbattuti con la morte di entrambi gli equipaggi) ed altrettanti Beaufort abbattuti, nonché tre Beaufort danneggiati; quelle italo-tedesche all’abbattimento di uno Ju 88 (pilotato dal tenente Siegfried Philipp) ed al danneggiamento di due FIAT G. 50 del 161° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre.

Il Beaufort del capitano Sharman, capo formazione (AW385 "Q"), viene abbattuto dal tiro della scorta con la morte dell’intero equipaggio, così come quello (AW280 "R") pilotato dal tenente sudafricano R. C. B. Evans; altri tre Beaufort vengono danneggiati dai caccia e dal tiro delle navi (l’AW291 del sottotenente Marshall, con un ferito lieve; l’AW381 del sergente G. E. Sanderson, con un morto; l’AW302 del sergente Watlington, con due feriti). Dopo la morte di Sharman, assume al suo posto la guida della formazione il tenente Les Wordell, che alle 15.40 colpisce la Manara a poppa con un siluro.

Presa a rimorchio dal Freccia (capitano di fregata Alvise Minio Paluello), la Manara può essere portata all’incaglio nella baia di Arilla (Corfù). Il resto del convoglio prosegue; al tramonto si scinde nuovamente nei due gruppi originari (meno Freccia e Manara) che navigano separati per tutta la notte, pur seguendo entrambi la medesima rotta lungo la costa ellenica.

7 settembre 1942

All’alba i due gruppi si riuniscono di nuovo, assumendo una formazione con le motonavi disposte a triangolo (Ravello a dritta, Ankara a sinistra, Sestriere di poppa) e le navi scorta disposte tutt’intorno, oltre alla scorta aerea di 7 Junkers Ju 88 tedeschi, 5 caccia italiani Macchi Mc 200 ed un idrovolante CANT Z. 506.

Alle 8.35 il sommergibile britannico P 34 (tenente di vascello Peter Robert Helfrich Harrison), preavvisato del prossimo arrivo del convoglio, avvista su rilevamento 305° le alberature ed i fumaioli delle navi italiane. Iniziata la manovra d’attacco alle 8.40, il P 34 lancia quattro siluri alle 9.21, da 6400 metri, in posizione 36°17’ N e 21°03’ E (45 miglia a sudovest dell’isola greca di Schiza); Sestriere e Ravello, avvistati i siluri, li evitano con la manovra. Il Lampo (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) viene temporaneamente distaccato per dargli la caccia, lanciando bombe di profondità a scopo intimidatorio, per poi riunirsi al convoglio; anche l’Aviere, che ha avvistato le scie dei siluri, effettua un attacco con bombe di profondità. Il contrattacco contro il P 34 si protrae dalle 9.36 alle 13 circa (con una pausa di circa un’ora), con il lancio in tutto di 83 bombe di profondità; gli scoppi delle bombe, oltre ad indurre il sommergibile a restare immerso in profondità per tutto il pomeriggio, arrecano seri danni al suo motore di sinistra (quando si cerca di metterlo in moto, scoppia un incendio), costringendolo ad interrompere la missione e rientrare a Malta per le riparazioni.

Per tutta la giornata del 7, e nella notte successiva, le navi vengono ripetutamente attaccate da bombardieri (di giorno si tratta di Consolidated B-24 “Liberator” statunitensi) ed aerosiluranti.

Alle 19.40 il convoglio «Lambda» si scinde nuovamente in due gruppi: *Geniere*, *Lampo*, *Ankara* e *Partenope* dirigono per Tobruk, mentre *Pegaso*, *Pallade*, *Camicia Nera*, *Aviere*, *Corsaro*, *Legionario*, *Ravello* e *Sestriere*fanno rotta per Bengasi (dove arriveranno alle 11 dell’indomani).

Il gruppo che comprende il *Geniere*, durante la notte, viene sottoposto ad ulteriori e pesanti attacchi di bombardieri; mentre l’*Ankara* rimane indenne, il *Fuciliere* (capitano di fregata Del Grande) subisce alcuni allagamenti in conseguenza dell’esplosione di alcune bombe cadute vicine, ragion per cui deve lasciare la scorta e raggiungere Creta, scortato dal Bombardiere.

3 ottobre 1942

Alle 15.15 (o 14.30) il Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari), insieme ai cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle, caposcorta; con a bordo il contrammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante il Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra) e Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio), parte da Taranto per scortare a Bengasi la motonave Valfiorita (comandante civile capitano Giovanni Salata, comandante militare capitano di corvetta Giuseppe Folli), avente a bordo 4171 tonnellate di materiali (tra cui bombe e centinaia di veicoli) e 210 militari tra italiani e tedeschi.

Fino alla sera la navigazione procede senza problemi, alla velocità di 14 nodi, ma alle 23.06 ha inizio un attacco aereo: mentre diversi bengala iniziano ad accendersi attorno al convoglio a gruppi, in successione, viene dato l’allarme aereo.

Gli attaccanti sono quattro Vickers Wellington del 69th Squadron della Royal Air Force, due dei quali carichi di bombe e due armati con siluri. A segnalar loro la posizione del convoglio è stato un Supermarine Spitfire da ricognizione a lunga autonomia, che a sua volta ha trovato le navi italiane in base alle informazioni fornite da “ULTRA”, che dalle sue decrittazioni ha avvisato della partenza per Bengasi della Valfiorita .

Sulla Valfiorita – munita anche di un pallone frenato a 450 metri per ostacolare gli aerei attaccanti – viene attivato l’impianto nebbiogeno, ed anche le navi della scorta la avvolgono nella nebbia artificiale, ma l’attacco, fulmineo e preciso, coglie tutti di sorpresa, e la reazione contraerea delle unità del convoglio – sia il mercantile che la scorta – non riesce ad essere efficace. I Wellington attaccano planando a motore spento da 1370 metri di quota, ed una bomba da 1000 libbre cadde meno di 140 metri a poppavia della Valfiorita.

4 ottobre 1942

Uno degli aerosiluranti, essendo la motonave troppo poco illuminata (grazie probabilmente all’impianto nebbiogeno), non riesce ad attaccare, ma poco dopo il secondo Wellington silurante (l’HX605/L del sottotenente W. H. Matthews), volando a bassissima quota, sgancia il suo siluro da 640 metri; l’arma colpisce la Valfiorita a poppa alle 00.25-00.29 (nel punto 39°16’ N e 19°13’ E, 46 miglia ad ovest di Paxo e circa 42 miglia ad ovest dell’estremità meridionale di Corfù), provocando un grave allagamento ed un incendio. Poco dopo l’aereo di Matthews, in allontanamento, viene colpito dal tiro contraereo, subendo un ferito tra l’equipaggio e venendo costretto in seguito ad un atterraggio d’emergenza a Luqa.

Sulla Valfiorita, 30 uomini cercano precipitosamente di calare una scialuppa, ma finiscono col farla capovolgere, cadendo in mare; uno rimane ferito, due scompaiono.

Dopo una ventina di minuti la Valfiorita, per quanto danneggiata, riesce a rimettere in moto ancora a 14 nodi; il caposcorta decide di puntare su Corfù, porto più vicino, dove il convoglio giunge verso le 8.10. Qui la motonave, per scongiurarne l’affondamento, viene portata ad incagliare vicino alla riva.

5 ottobre 1942

Alle 6.25 Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari), Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio) e Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle) vanno a rinforzare la scorta – cacciatorpediniere Folgore (capitano di corvetta Renato D’Elia) e Nicolò Zeno (capitano di fregata Roberto Lo Schiavo) e torpediniera Antares (capitano di corvetta Maurizio Ciccone) – della motonave Sestriere (carica di 3030 tonnellate di carburante, 1060 tonnellate di altri materiali, 70 tonnellate di munizioni, 28 carri armati e 144 veicoli), partita il giorno precedente da Brindisi e diretta a Bengasi. Il Pigafetta diviene caposcorta.

Per meglio godere della protezione della caccia aerea (la scorta aera sarà pressoché ininterrotta fino alla sera del 6), fino all’altezza di Creta il convoglio si mantiene vicino alla costa greca.

6 ottobre 1942

Alle 5.20 Camicia Nera e Zeno lasciano il convoglio e raggiungono Navarino.

16 ottobre 1942

Il Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari) salpa da Taranto alle 21 insieme ai gemelli Aviere (caposcorta, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni) e Geniere (capitano di fregata Marco Notarbartolo), scortando la motonave tedesca Ankara, diretta a Tobruk.

17 ottobre 1942

Giunto presso Corfù alle 11, il convoglietto che comprende il Camicia Nera si congiunge ad un secondo gruppo proveniente da Brindisi e diretto a Bengasi, composto dalla motonave Monginevro scortata dalle torpediniere Orsa (tenente di vascello Enrico Bucci) ed Aretusa (capitano di corvetta Roberto Guidotti). Formato un unico convoglio, le motonavi lasciano Corfù alle 17.40 (o 18).

18 ottobre 1942

In mattinata si unisce alla scorta anche il cacciatorpediniere Alpino (capitano di vascello Candido Bigliardi), proveniente da Navarino.

Alle 20.10 il convoglio si scinde di nuovo: Monginevro con Aviere, Geniere e Camicia Nera per Bengasi; Ankara con Alpino, Orsa ed Aretusa a Tobruk.

19 ottobre 1942

Monginevro e scorta, Camicia Nera compreso, giungono a Bengasi alle 10.30, senza essere stati attaccati (a differenza del gruppo dell’Ankara, che comunque supera indenne i ripetuti attacchi aerei cui è fatto oggetto).

Subito dopo Camicia Nera, Aviere (di nuovo caposcorta) e Geniere ripartono da Bengasi per scortare a Brindisi le moderne motonavi Foscolo e D’Annunzio, che ritornano scariche.

20 ottobre 1942

Il convoglio sosta a Corfù durante la notte tra il 20 ed il 21, poi prosegue, con l’aggiunta della torpediniera di scorta Ardito.

21 ottobre 1942

Il convoglio arriva a Brindisi alle tre di notte.

4 novembre 1942

Camicia Nera, Geniere (caposcorta) ed Aretusa partono da Brindisi per Bengasi a mezzogiorno, scortando la motonave Foscolo.

5 novembre 1942

Il convoglio giunge al Pireo alle 17.20 e vi sosta per quattro giorni.

9 novembre 1942

Alle 10 il convoglio riparte dal Pireo alla volta di Suda, dove arriva alle 22, sostandovi fino all’indomani.

10 novembre 1942

Il convoglio riparte da Suda alle 18 diretto a Bengasi.

(Per altra versione il 10 novembre il Camicia Nera, insieme a Fuciliere, Granatiere, Bersagliere ed Alpino, avrebbe scortato gli incrociatori Giuseppe Garibaldi, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta da Navarino ad Augusta; durante questa navigazione il gruppo scampò indenne a due attacchi da parte dei sommergibili Utmost ed Una).

12 novembre 1942

Camicia Nera, Foscolo, Geniere ed Aretusa arrivano finalmente a Bengasi alle 21.45.

Ciò è quanto risulta dal volume USMM “La difesa del traffico con l’Africa Settentrionale dal 1o ottobre 1942 alla caduta della Tunisia”, ma per altra fonte (“The Littorio Class: Italy's Last and Largest Battleships” di Erminio Bagnasco), il 12 novembre il Camicia Nera, aggregato alla XIII Squadriglia insieme a Bersagliere, Granatiere ed Alpino, sarebbe salpato da Messina per scortare a Napoli le corazzate Roma, Littorio e Vittorio Veneto (la IX Divisione Navale), delle quali era stato disposto il trasferimento in seguito allo sbarco angloamericano nel Nordafrica francese (operazione "Torch"). La XIII Squadriglia si unisce alla formazione, che gode fin dalla partenza da Taranto della scorta delle Squadriglie Cacciatorpediniere XI (Aviere, Bombardiere, Legionario e Corsaro) e XII (Mitragliere, Corazziere, Ascari e Velite), tra le 5.30 e le 6. Con le luci dell’alba, verso le sei del mattino, appaiono anche i primi velivoli della scorta aerea: un bombardiere tedesco Junkers Ju 88, un idrovolante italiano CANT Z. 506 (successivamente rimpiazzato da un CANT Z. 501), ambedue in funzione antisommergibili, e 7 (poi 10) caccia tra Macchi C. 200 e FIAT G. 50 (due dei quali più tardi sostituiti da altrettanti biplani FIAT CR. 42).

Tra le 14 e le 15.18 la squadra attraversa lo Stretto di Messina passando nel canale dragato, ad una velocità di 24 nodi. Alle 14.20 uno degli Mc 200 precipita in mare, ed il Camicia Nera viene distaccato per salvare il suo pilota.

Alle 15.56 il sommergibile britannico P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon), in agguato a ponente di Capo Vaticano (Calabria), avvista su rilevamento 190° delle unità che alle 16.02 identifica come due corazzate classe Littorio, scortate da almeno dodici cacciatorpediniere e con almeno tre aerei in volo sopra le navi: si tratta della formazione di cui fa parte il Corazziere. Dopo aver stimato che la rotta della squadra italiana sia 335°, il P 35 si porta in posizione 38°39’5” N e 15°44’5” E ed alle 16.19 lancia quattro siluri contro la seconda corazzata della fila, da una distanza di 3660 metri.

Subito dopo il lancio, il sommergibile scende a 36 metri di profondità. Nessuno dei siluri va a segno, perché il P 35 ha sovrastimato la velocità dei bersagli, giudicandola di 29 nodi (mentre la velocità realmente tenuta è di 22); tuttavia, mentre le navi notano i siluri, nessuno degli aerei di scorta ne vedono le scie, destando il rincrescimento dell’ammiraglio Iachino.

Durante la navigazione di trasferimento i cacciatorpediniere eseguono varie manovre per esercitazione, con risultati giudicati eccellenti. Non sono invece molto efficaci i tentativi di occultare le corazzate con cortine fumogene per nasconderle ai ricognitori nemici, a causa di malfunzionamenti dei generatori di fumo e dell’insufficiente addestramento del personale.

Tra le 16.20 e le 17.15 la scorta aerea lascia la formazione, ed anche la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, tranne il Bombardiere, riceve ordine di rientrare a Messina.

La IX Divisione e la sua scorta proseguono verso Napoli, dove giungono indenni nelle prime ore del 13 novembre, dopo aver eluso anche un tentativo d’intercettazione da parte del sommergibile britannico Turbulent (nel Golfo di Napoli) grazie al calare dell’oscurità. La XI Squadriglia si ormeggia a Napoli insieme alle corazzate, mentre la XII Squadriglia va ad ormeggiarsi a Pozzuoli, poco lontano.

1° dicembre 1942

Alle dieci (o 10.15) del mattino il Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari) salpa da Palermo insieme ai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco (capitano di vascello Aldo Cocchia, caposcorta) e Folgore (capitano di corvetta Ener Bettica) ed alle torpediniere Procione (capitano di corvetta Renato Torchiana) e Clio (tenente di vascello Vito Asaro) per scortare a Biserta il convoglio «H».

Quest’ultimo è inizialmente composto da tre bastimenti, i trasporti truppe Aventino e Puccini ed il piccolo trasporto militare tedesco KT 1, ma prima di imboccare la rotta del Canale di Sicilia il convoglio passa davanti a Trapani, da dove esce, alle 15.30, il traghetto requisito Aspromonte, che due ore più tardi si aggrega ad esso come prestabilito (per altra fonte, ciò sarebbe avvenuto alle 20).

Il convoglio trasporta complessivamente 1766 tra ufficiali e soldati in prevalenza della 1a Divisione Fanteria «Superga» (equamente distribuiti su Aventino e Puccini), 698 tonnellate di rifornimenti (di cui 120 di munizioni, il tutto sul KT 1), dodici pezzi da 88 mm con le relative dotazioni, 32 veicoli e quattro carri armati.

Il convoglio «H» non è l’unico in mare quella notte: altri tre convogli si trovano in navigazione nel Canale di Sicilia. Il «B», con cinque mercantili (piroscafi Arlesiana, Achille Lauro, Campania, Menes e Lisboa) e cinque navi scorta (le torpediniere Sirio, Groppo, Orione, Pallade ed Uragano) è diretto da Napoli verso la Tunisia, il «C» con tre trasporti (piroscafi Chisone e Veloce e cisterna militare Devoli) e quattro torpediniere per la scorta (Lupo, Ardente, Aretusa e Sagittario) procede da Napoli verso Tripoli, ed il «G» (nave cisterna Giorgio scortata dal cacciatorpediniere Lampo e dalla torpediniera Climene) è in rotta da Palermo a Tunisi. I convogli «G» e «H», partiti a poca distanza temporale l’uno dall’altro, rimarranno in contatto per buona parte della traversata del Canale di Sicilia.

I comandi britannici sono a conoscenza di questi movimenti, e si sono preparati a contrastarli: se fino a questo momento il traffico con la Tunisia non è stato granché disturbato – perché gli Alleati hanno preferito concentrarsi sulla distruzione degli ultimi convogli diretti in Libia e necessitavano di tempo per riorganizzare le loro forze nel Nordafrica francese appena occupato –, la situazione è ora giunta ad una svolta. A Bona, in Algeria, è stata costituita una forza navale leggera incaricata, come la Forza K aveva fatto un anno prima, di compiere scorrerie ai danni dei convogli italiani: la Forza Q. Questa formazione è composta da tre incrociatori leggeri, l’Aurora (nave di bandiera del viceammiraglio Cecil Halliday Jepson Harcourt) che proprio della Forza K è un reduce (il suo comandante, capitano di vascello William Gladstone Agnew, era stato il comandante della Forza K nel 1941), il Sirius (capitano di vascello Patrick William Beresford Brooking) e l’Argonaut (capitano di vascello Eric William Longley Longley-Cook), e da due cacciatorpediniere, il Quiberon (della Marina australiana, al comando del capitano di fregata Hugh Walters Shelley Browning) ed il Quentin (capitano di corvetta Allan Herbert Percy Noble).

Nel pomeriggio del 1° dicembre si susseguono gli avvistamenti dei convogli italiani da parte dei ricognitori britannici: dapprima il «B», alle 14.40, indi il «C», alle 15, poi il «G» un quarto d’ora dopo. L’unico convoglio a non essere ancora stato avvistato al momento della partenza della Forza Q da Bona – le 17.30; per altra fonte, le 17.05 o le 19 – è proprio quello che ne cadrà vittima, l’«H»: esso viene difatti avvistato solo alle 20.15.

Ad ogni modo, i britannici dispongono di mezzi anche migliori per sapere se e quali convogli italiani siano in mare: già il 29 novembre “ULTRA” ha decrittato messaggi italiani che rivelano che Puccini, Aventino, KT 1, Giorgio ed Anna Maria Gualdi (quest’ultimo rimasto poi in porto per avaria) dovevano partire da Palermo alle 6.30 del 1° dicembre, i primi tre diretti a Biserta e gli ultimi due a Tunisi, dopo che la loro partenza era stata ritardata di 24 ore; e che al largo di Trapani si sarebbe unito a loro l’Aspromonte, dopo di che avrebbero imboccato il canale di Sicilia alla velocità di 9 nodi. Nel riferire tali informazioni ai comandi delle forze britanniche nel Mediterraneo, l’Operational Intelligence Centre dell’Ammiragliato britannico ha anche suggerito quale strumento sarebbe più idoneo per l’intercettazione del convoglio: la Forza Q. Il 1° dicembre “ULTRA” ha poi fatto avere ai comandi britannici maggiori particolari sui convogli «G» e «H».

Dopo aver lasciato Bona, le navi di Harcourt assumono la velocità di 27 nodi, dirigendo verso il banco di Skerki, presso la costa tunisina: lì dovranno passare i convogli diretti in Tunisia. Basandosi sulle informazioni che aveva a disposizione, Harcourt pensa di poter intercettare i convogli «G» e «H», che devono navigare piuttosto vicini; quindi predispone la navigazione in modo da raggiungerli ed attaccarli di sorpresa verso mezzanotte, con l’ausilio del radar.

Anche Supermarina ha contezza, almeno in parte, degli avvenimenti in corso: sin dal 30 novembre (quando i convogli «B» e «C» sono stati avvistati a sudovest di Napoli, verso le 23), tutti i segnali di scoperta dei ricognitori britannici sono stati intercettati, compreso quello delle 20.15 relativo al convoglio «H»; e com’è pratica comune, una volta decifrati Supermarina li ha ritrasmessi all’aria, così che i convogli in mare sappiano di essere stati avvistati, e dunque possano prendere i provvedimenti del caso.

La sera del 30 novembre, inoltre, ricognitori dell’Asse hanno avvistato forze leggere avversarie nel porto di Bona. Supermarina, intuendo correttamente che tali forze sono destinate all’impiego contro i convogli (si valuta che la distanza tra Bona e l’area di passaggio dei convogli «B» e «H» nella notte tra l’1 ed il 2 dicembre sarebbe percorribile in sei ore, se le navi britanniche mantenessero una velocità attorno ai 30 nodi), chiede che al tramonto del 1° dicembre venga effettuata una nuova ricognizione sul porto di Bona.

Un aereo della Luftwaffe, accompagnato da un velivolo della Regia Aeronautica, viene infatti inviato, ma nessuno dei due fa ritorno. Dopo insistenti richieste di Supermarina, l’Ufficio di collegamento con il Comando in Capo delle forze tedesche in Italia, Maricolleg Frascati, riferisce del mancato rientro dei due aerei, spiegando che probabilmente sono stati entrambi abbattuti.

L’arrivo dei rifornimenti trasportati dai quattro convogli atteso con grande urgenza, e non è pensabile di rimandare l’operazione soltanto perché sono state avvistate in porto forze navali nemiche. Nel Canale di Sicilia, in quel momento, si trova in navigazione la X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Ascari) che ha appena ultimato una missione di posa di mine; essendo il convoglio «H» più veloce e dotato di scorta più potente del convoglio «B», ed in considerazione del fatto che alla mezzanotte del 1° dicembre il convoglio «H» dovrebbe già godere della “protezione” dei bassi fondali del banco Keith (situato sei miglia a nord del banco Skerki, presenta scogli affioranti e fondali che in alcuni punti non superano i 7-8 metri) e dei tratti già posati dello sbarramento di mine in corso di realizzazione, Supermarina decide alle 19.35 di inviare i tre cacciatorpediniere a rinforzare la scorta del convoglio «B» e non quella del convoglio «H».

Alle 22.40, un altro aereo della Luftwaffe avvista per caso a nord di Biserta un gruppo di cinque navi da guerra di medio tonnellaggio e tipologia imprecisata, aventi rotta stimata 90° (sbaglia di poco, quella reale è 104°) ed alta velocità, in posizione poi rivelatasi quasi esatta: si tratta della Forza Q. La radio dell’aereo è però in avaria, così che l’avvistamento può essere riferito a Supermarina (mediante comunicazione telefonica di Superareo, lo Stato Maggiore dell’Aeronautica) soltanto dopo l’atterraggio, alle 23.30. Poco dopo, Supermarina viene informata anche dell’intercettazione di un messaggio diretto ai bengalieri britannici con la richiesta di smettere di illuminare il convoglio: altro segno che il nemico è vicino. Alle 23.40 viene lanciato ai convogli il segnale di scoperta di questa forza navale.

Supermarina, intanto, valuta l’evolversi della situazione: il convoglio «C», unico diretto a Tripoli anziché in Tunisia, è troppo lontano dalla posizione della forza avvistata perché questa costituisca un pericolo (infatti ad attaccarlo saranno inviati aerei e la Forza K da Malta); quanto al convoglio «G», esso non può più essere minacciato, perché la minaccia nei suoi confronti si è già manifestata con successo: alle 21.56, la Giorgio è stata colpita ed incendiata da un aerosilurante. In quel momento la Climene la sta rimorchiando verso Trapani.

I convogli a rischio sono quindi il «B» e l’«H», e specialmente quest’ultimo, dato che si trova in posizione più avanzata, e la sua rotta lo porterebbe con maggior probabilità ad incontrare le navi britanniche. L’ora a cui questo avverrebbe viene stimata, con notevole precisione, tra le 00.10 e le 00.30 del 2 dicembre. Si pondera la possibilità di far tornare indietro i due convogli: per il «B» è possibile, anche se non viene ordinato, preferendo lasciare che sia il caposcorta a decidere (avendo ricevuto il segnale di scoperta delle 23.40 ed un altro inviato dal Da Recco alle 00.30, ha abbastanza elementi per poter decidere: e infatti decide a mezzanotte di tornare indietro, dirigendo prima per Palermo e poi per Trapani); per l’«H», invece, sembra già troppo tardi. Gli ordini di dirottamento dei convogli vengono di solito eseguiti solo 30-45 minuti dopo essere stati impartiti, a causa dei tempi necessari alla trasmissione e ricezione degli ordini, ed all’esecuzione delle manovre; di conseguenza, un ordine che il convoglio «H» invertisse la rotta farebbe sì che la Forza Q lo raggiunga proprio mentre è in corso la manovra di inversione della rotta, proprio in un momento di massimo disordine, in cui il convoglio sarebbe preda più facile. Dovendo rischiare in ogni caso, si preferisce che il convoglio prosegua almeno in formazione corretta e quindi non vengono ordinati cambiamenti di rotta (per altra versione, avrebbe contribuito a questa decisione anche l’apprezzamento secondo cui all’ora dell’eventuale intercettazione il convoglio sarebbe già stato a ridosso delle secche del banco di Skerki e dei relativi campi minati).

La formazione è così articolata: i mercantili procedono su due colonne parallele, formando i quattro vertici di un quadrato di lato 800 metri; la colonna di dritta è costituita da Puccini (in testa) e KT 1 (in coda), quella di sinistra da Aventino (in testa) ed Aspromonte (in coda). Sui lati, alla stessa altezza dei mercantili di coda ed a 1500 metri di distanza da essi, ci sono sulla dritta il Camicia Nera e sulla sinistra la Clio; a proravia dritta della Puccini, a 1700 metri di distanza, si trova la Procione, ed a proravia sinistra dell’Aventino, ad eguale distanza, il Da Recco. Il Folgore procede in coda al convoglio, a mille metri a poppavia di Aspromonte e KT 1, equidistante dalle due navi. La velocità del convoglio è di dieci nodi, la rotta di 245° (sudest).

Prima di salpare, il caposcorta Cocchia ha diramato un ordine d’operazione che prevede che in caso di attacco da parte di navi nemiche la scorta le attaccherà, impegnandole a fondo e coprendo con cortine nebbiogene i mercantili, che dovranno allontanarsi più rapidamente possibile; sono esentati dal contrattacco il Folgore e la Clio, che dovranno invece restare assieme ai trasporti. Il 30 novembre, inoltre, Cocchia ha convocato in riunione a bordo del Da Recco i comandanti e gli ufficiali radio di tutte le navi del convoglio, mercantili e militari (nessuno dei comandanti delle siluranti ha precedentemente navigato in convoglio con Cocchia), impartendo ulteriori disposizioni sul da farsi in caso di minaccia aerea o di sommergibili, sulle formazioni da assumere e sui segnali da scambiare, e precisando che dopo mezzanotte le siluranti dovranno essere pronte a sviluppare la massima velocità e che in caso di avvistamento di navi di superficie nemiche Procione, Da Recco e Camicia Nera dovranno andare all’attacco immediatamente, senza aspettare ordini (in quanto il caposcorta avrebbe anche potuto essere colpito per primo od avere problemi di comunicazione) e combattendo ad oltranza, mentre i mercantili dovranno subito assumere la rotta di allontanamento più rapida, scortati da Clio e Folgore ed occultati dalle cortine fumogene delle torpediniere. Le disposizioni del caposcorta, impartite a voce, sono state poi messe anche per iscritto.

Quando scende il buio della sera, l’orizzonte è coperto da un po’ di foschia, e la luna è nascosta da fitti banchi di nuvole. Il mare è calmo.

Poco dopo le otto di sera del 1° dicembre compaiono i primi aerei avversari, che per le quattro ore successive continuano a sorvolare il convoglio illuminandolo, ma senza portare a fondo i loro attacchi. Nel frattempo, a scopo difensivo, la distanza tra le colonne dei mercantili è stata raddoppiata, mentre quella tra i mercantili e le navi scorta è stata ridotta, così che queste ultime possano più agevolmente coprire i trasporti con cortine di nebbia.

Già dalle 20 il Folgore informa il caposcorta della presenza in zona di alcuni radar (rilevati dal suo apparato «Metox»), appartenenti agli aerei nemici. Le navi della scorta iniziano ad emettere cortine fumogene, e dalle 20.30 iniziano a piovere i primi bengala. Da lì in poi la luminaria non si spegne più, fin dopo mezzanotte; bengala continuano ad accendersi anche a gruppi di 4-5-6 ai lati del convoglio, mentre il Folgore continua a rilevare le emissioni di numerosi radar attorno ad esso.

Anche un sommergibile tenta di attaccare il convoglio, della cui presenza è stato informato: il Seraph (tenente di vascello Norman Limbury Auchinleck Jewell) avvista le navi italiane alle 21.55 e si avvicina per attaccare, ma alle 23.39 uno dei bengala che vengono continuamente lanciati da aerei alleati cade proprio dietro il sommergibile; vedendo uno dei cacciatorpediniere della scorta avvicinarsi ad alta velocità, Jewell crede d’essere stato avvistato e s’immerge alle 23.43. Il cacciatorpediniere passa nei suoi pressi, poi si riunisce al convoglio.

Alle 23.01 il Da Recco riceve un messaggio di Supermarina con le disposizioni per il pilotaggio che le torpediniere della scorta dovranno effettuare nelle vicinanze del porto di destinazione. Alle 23.30, sulla base di un messaggio di Supermarina che ordina di mandare una torpediniera ad effettuare dragaggio a proravia del convoglio, il caposcorta Cocchia destina la Procione a questo compito, ordinandole di portarsi "bene di prora".

Alle 23.40 il caposcorta Cocchia riceve il segnale di scoperta della Forza Q trasmesso da Supermarina.

2 dicembre 1942

Alle 00.01 Cocchia chiede ordini a Supermarina, ma subito dopo decide autonomamente di far spostare il convoglio di tre miglia verso sud; non di più, perché sa che in zona ci sono vasti campi minati, ma non ne conosce la precisa ubicazione. A tale scopo, alle 00.05 ordina a tutte le navi di accostare di 90° a un tempo sulla sinistra (così assumendo rotta 150°, verso sud-sud-est); poi, alle 00.17, dà ordine di accostare a un tempo sulla dritta per riassumere la rotta 245°.

Questi ordini, tuttavia (insieme a quello alla Procione di portarsi a proravia del convoglio), hanno l’involontario effetto di scompaginare la formazione del convoglio: la Puccini non riceve il secondo ordine (delle 00.17) a causa della sua radio malfunzionante, e prosegue sulla sua rotta, speronando l’Aspromonte; nessuna delle due navi riporta danni gravi, ma entrambe si fermano e rimangono indietro, la Puccini traversata rispetto alla rotta 245°, l’Aspromonte scaduto a sudest del convoglio. Per giunta il KT 1, che è sprovvisto di radio ed ha l’ordine di seguire la Puccini ed imitarla nelle manovre, viene perso di vista dopo le 00.05: perde il contatto col convoglio e, non sapendo cosa fare, prosegue da solo nella notte.

Nel frattempo, a mezzanotte, il Seraph è riemerso. Alle 00.07, in posizione 37°42' N e 11°03' E, il sommergibile lancia tre siluri da 4570 metri, dai tubi prodieri, contro il mercantile di testa; Jewell avrebbe voluto lanciarne sei, ma vede che i primi due hanno corsa irregolare e decide quindi di interrompere la salva.

I siluri non vanno a segno, anche se le navi del convoglio avvertono due esplosioni subacquee poco prima della collisione tra Aspromonte e Puccini: a bordo si crede si tratti di bombe.

Limbury s’immerge per sfuggire alla reazione della scorta; quando più tardi riemergerà, vedrà una nave in fiamme e crederà di aver colpito, senza sapere che in realtà la Forza Q è già passata all’attacco.

Dopo la collisione, il Folgore si avvicina alla Puccini per segnalarle la rotta da assumere, mentre la Clio viene inviata ad assistere l’Aspromonte, il cui comandante ha comunicato di poter proseguire la navigazione (Aldo Cocchia, nelle sue memorie, afferma invece di aver ordinato alla Clio di assistere in particolare la Puccini, essendo questa rimasta danneggiata nella collisione, ma sembra probabile un errore); le quattro navi formano un unico gruppetto piuttosto compatto, a proravia del quale, a circa 6 km di distanza, si trova il Da Recco. Alle 00.34 l’Aspromonte comunica alla Clio di poter proseguire, ed un minuto dopo la torpediniera si viene a trovare sulla sinistra ed a poppavia dell’Aventino, che forma la colonna sinistra del convoglio, con rotta 245°. L’Aventino – unico mercantile ad aver eseguito correttamente e senza incidenti la manovra –, per l’appunto, segue il Da Recco a meno di un chilometro; la Procione, che sta per mettere a mare i paramine (divergenti), si trova in quel momento circa 2000-3000 metri a proravia del Da Recco, verso nordovest. Il Camicia Nera è a metà strada tra l’Aventino ed il grosso del convoglio, mentre il KT 1 si trova circa 3,5 miglia a nordovest del Da Recco. (Secondo fonti britanniche, il Da Recco, che procedeva su rotta ovest-sud-ovest, si trovava alla testa di una sorta di malridotta “colonna” composta da Aventino, Aspromonte e Clio, mentre Puccini e Folgore lo seguivano in linea di fronte a circa 6 km di distanza, con rotta sud-sud-ovest; il Camicia Nera era circa 3 km a nord della Puccini e la Procione, con i paramine a mare, era circa 6 km a sud del Da Recco, tutti con rotta ovest-sud-ovest).

E proprio in questo momento di confusione, confermando le peggiori previsioni di Supermarina, arriva la Forza Q. Le navi britanniche procedono in linea di fila a 20 nodi: nell’ordine l’Aurora, il Sirius, l’Argonaut, il Quiberon e per ultimo il Quentin.

Alle 00.21 il radar dell’Aurora rileva le navi del convoglio «H» una settantina di miglia a nord di Biserta, mentre alle 00.30 il Da Recco chiede ordini a Supermarina in base all’avvistamento delle 22.40. Solo a questo punto Supermarina si rende conto che il convoglio è in ritardo rispetto alle sue stime, ma ormai è tardi per fare qualcosa. Il Folgore rileva col suo «Metox» le emissioni del radar dell’Aurora.

Il KT 1, procedendo da solo nell’oscurità, finisce con l’imbattersi per primo proprio nella Forza Q: alle 00.37 l’Aurora ed il Sirius aprono il fuoco da soli 1700 metri contro la piccola nave tedesca, che viene subito colpita ed affonda nel giro di tre minuti, senza sopravvissuti.

La Forza Q dà poi inizio ad una lenta accostata sulla dritta, passando di poppa al KT 1 in affondamento, dopo di che (tra le 00.45 e le 00.50) intraprende un’ancor più lenta accostata sulla sinistra ed all’1.04 assume rotta per nordest, avvolgendo l’intero convoglio da sud.

Alle 00.38, subito dopo che la Forza Q ha aperto il fuoco contro il KT 1, il caposcorta Cocchia trasmette via radio ad ultracorte a tutte le sue unità l’ordine: «*Andate all’attacco*»; l’ordine non è più rivolto solo a Procione e Camicia Nera (oltre che al Da Recco stesso), ma anche a Folgore e Clio: la forza attaccante è infatti di entità tale che si rende necessario impiegare tutte le siluranti a disposizione per il contrattacco. Ai mercantili, contestualmente, Cocchia ordina di invertire la rotta verso nord.

La Forza Q, con percorso curvilineo, “avvolge” progressivamente tutto il convoglio (eccetto Procione e Da Recco), vomitando ferro e fuoco contro ogni nave che incontra.

Dopo il KT 1, primo ad essere affondato è l’Aventino: cannoneggiato dall’Aurora e dall’Argonaut e silurato da quest’ultimo o dal Sirius, affonda alle 00.55, trascinando con sé quasi un migliaio di uomini.

Il Camicia Nera, che al momento dell’apertura del fuoco da parte britannica proteggeva il fianco destro del convoglio e che è il cacciatorpediniere più a nord, esegue immediatamente l’ordine di contrattacco diramato dal caposcorta: risponde al fuoco con i cannoni da 120 mm e porta subito la velocità al massimo per serrare le distanze (le navi avversarie, almeno due ed identificate come grossi cacciatorpediniere, sono a circa 10o a sinistra della prua, in linea di rilevamento e con rotta di collisione con il convoglio) ed andare al contrattacco silurante, assumendo rotta verso nordovest; successivamente emette nebbia artificiale e riduce la velocità a 21 nodi per impedire che un’eccessiva onda di prua lo faccia scoprire e per meglio controllare la manovra di lancio di controbordo sulla sinistra. Alle 00.43, serrata la distanza fino a 2000 metri, lancia verso sinistra (con brandeggio 105o, puntando sulle vampe di partenza delle cannonate nemiche), una salva di tre siluri, che non vanno a segno perché il bersaglio in quel momento vira a dritta (anche se alcuni membri dell’equipaggio del Camicia Nera hanno l’impressione che almeno un siluro sia andato a segno colpendo un cacciatorpediniere, impressione non condivisa dal comandante Foscari: infatti in un documento del 9 giugno 1943 Supermarina valuterà che «*L’esplosione di un siluro sul CT nemico bersaglio del primo attacco non è stata notata da alcun ufficiale per cui l’avvistamento da parte di alcuni marinai non può essere preso a base di una valutazione, per la facilità con cui in simili circostanze una salva di cannone e la vampa di lancio di siluri può essere scambiata per un’esplosione a bordo della nave nemica.* (…) *Manca qualsiasi elemento obiettivo a conferma*»). Dopo il lancio il Camicia Nera accosta a dritta invertendo la rotta per assumere una rotta di rapido allontanamento, in modo da sottrarsi alla reazione avversaria; viene preso sotto intenso tiro nemico (soprattutto dell’Argonaut, che lo avvista mentre si avvicina per attaccare, e dell’Aurora, che lo scambia per un mercantile) ed inquadrato da numerose salve di otto colpi ciascuna. Subito dopo aver completato l’accostata, il Camicia Nera avvista a dritta una nave avente rotta di controbordo al convoglio e si porta nuovamente all’attacco; ne risale il fianco da poppa a prua, avvicinandosi ad alta velocità (34 nodi), senza aprire il fuoco onde non essere individuato, dopo di che alle 00.45 lancia verso dritta i tre siluri del secondo impianto, da soli 800 metri di distanza. La nave attaccata viene identificata da Foscari come un incrociatore tipo Perth, con due fumaioli verticali, identificazione successivamente modificata in un incrociatore tipo Emerald, “*con tre fumaioli, dei quali due prodieri molto vicini al ponte di comando*” (in un rapporto complementare trasmesso a Supermarina il 31 dicembre Foscari preciserà che “*la sagoma dell’incrociatore, per un senso distintivo di paragone col CAMICIA NERA, appariva imponente: lunghissimo lo scafo, alte le fiancate. Rimasero particolarmente impresse alla generalità degli osservatori, risalendo da poppa a prora, due torri, un fumaiolo verticale con albero avanti a sé, poi un lungo tratto apparentemente sgombro, un altro fumaiolo di dimensioni più cospicue, infine il ponte di comando di non eccessive proporzioni. Qualche osservatore che ha potuto vedere l’unità in una posizione relativamente diversa, avrebbe visto un terzo fumaiolo addossato al ponte di comando*”), sulla scorta delle osservazioni di altri membri dell’equipaggio e di alcuni naufraghi di navi del convoglio raccolti dal Camicia Nera. Si trattava del Sirius, che non essendosi accorto della presenza del Camicia Nera non ha sviluppato “*alcuna azione difensiva*”. A bordo del Camicia Nera, in fase di disimpegno dopo il lancio, vengono osservate quelle che sembrano essere due esplosioni sul fianco dell’incrociatore, una più violenta a centro nave ed una meno intensa a poppa; la prima esplosione sembra scatenare un violento incendio seguito da una fortissima esplosione, in seguito alla quale la nave avversaria scompare. Si tratta in realtà di un abbaglio, in quanto i siluri non sono andati a segno.

Allontanatosi dopo l’attacco, alle 00.54 il Camicia Nera comunica al Da Recco di aver colpito con un siluro un incrociatore nemico ed un minuto dopo intercetta una comunicazione del Da Recco in cui questi comunica di aver aggirato il nemico da ovest e di aprire il fuoco; ciò determina nel comandante Foscari il timore, ritenendo di essendo passato al di là della formazione britannica rispetto al convoglio, di finire ad intralciare la rotta del Da Recco che si sarebbe portato anch’esso all’esterno. Poco dopo, notato uno scambio di cannonate, il Camicia Nera si dirige a tutta forza in quella direzione, ma non riesce a comprendere chi stia sparando contro chi, in quanto l’unità più ad ovest, che sulla base del messaggio delle 00.55 dovrebbe essere il Da Recco, sembra fare fuoco con un’intensità inusitatamente elevata per un cacciatorpediniere. Accostando a sinistra, il Camicia Nera avvista di prua altre due navi e per disimpegnarsi dirige verso nord, per poi assumere rotte varie (all’1.02 il Da Recco gli chiede dove si trovi il nemico, ed il Camicia Nera risponde che si trova sulla sua dritta, per poi comunicare all’1.06 che si trova a sud e riferire poco dopo di aver perso il contatto); all’1.07 si porta per una terza una volta all’attacco, ma viene inquadrato da numerosi colpi che gli cadono tutt’intorno, inducendolo all’1.14 a ripiegare verso nord per evitare la distruzione: a questo punto, ormai, il convoglio è stato completamente distrutto. Assume poi rotta di ricerca 50o, ma non riesce più a rientrare in contatto con il nemico.

Quanto alle altre navi, la Procione, che ha ricevuto l’ordine di contrattacco alle 00.40, perde parecchio tempo per tagliare i cavi dei paramine, e quando alle 00.53 manovra per andare all’attacco silurante viene ripetutamente colpita, subendo seri danni che la costringono a ritirarsi (arrancherà poi faticosamente fino a La Goletta).

La Puccini, cannoneggiata da tutte e cinque le navi della Forza Q, viene immobilizzata all’1.08 ed abbandonata dall’equipaggio e dalle truppe imbarcate, che periscono in mare a centinaia. Rimasta a galla benché divorata dagli incendi, verrà finita il giorno seguente dal Camicia Nera, nell’impossibilità di rimorchiarla.

Il Folgore, andato al contrattacco col cannone e col siluro, viene centrato ripetutamente dal tiro britannico; mortalmente colpito, si capovolge ed affonda all’1.16, portando con sé il suo comandante ed oltre metà dell’equipaggio.

L’Aspromonte, che in un primo momento sembrava essere riuscito a sottrarsi al massacro, viene poi raggiunto, cannoneggiato dall’Aurora ed affondato all’1.29.

Il Da Recco, andato con decisione al contrattacco, viene individuato e cannoneggiato all’1.35 dal Sirius, dal Quiberon e dal Quentin: il suo deposito munizioni prodiero deflagra, devastando la nave ed uccidendo od ustionando più di metà dell’equipaggio. Nonostante i tremendi danni, la nave non affonda.

La Clio alle 00.40 accosta sulla sinistra ed inizia ad emettere una cortina fumogena per coprire Aventino e Puccini, invano; scambia a più riprese colpi con le navi britanniche, senza subire danni e senza infliggerne.

L’insieme della battaglia è efficacemente tratteggiato dal comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Andrew Browne Cunningham, nelle sue memorie, "A Sailor’s Odyssey": “*…per il nemico fu un olocausto. Ingaggiati a ridotta distanza, quatro trasporti e tre cacciatorpediniere vennero affondati od incendiati. Era una scena agghiacciante di navi che esplodevano e s’incendiavano tra nubi di fumo e vapore; di uomini che si gettavano in mare mentre le loro navi affondavano; e di automezzi trasportati sul ponte che scivolavano e cadevano in mare quando le navi si capovolgevano*”.

Alle 00.47 la Clio viene cannoneggiata da due miglia di distanza dal Sirius, che l’ha avvistata a proravia sinistra insieme al Folgore; da parte sua, il comandante Asaro nota l’accensione dei proiettori da parte di una nave sconosciuta alle 00.48, chiede per radio al Da Recco se si tratti di una nave nemica e si sente rispondere dal Camicia Nera che lo è. Di conseguenza, la Clio spara due salve con i cannoni poppieri contro il proiettore, che rimane acceso per pochi secondi, da una distanza stimata di 4500 metri (in realtà sono circa 5500). (…)

L’azione di fuoco degli incrociatori della Forza Q contro la Clio si protrae per almeno sei minuti, senza mettere a segno alcun colpo, sebbene i britannici abbiano l’erronea impressione di averla centrata e fatta saltare in aria; la torpediniera segnala al Camicia Nera di essere sotto attacco. All’1.25 (o 1.26) il Sirius spara contro un presunto cacciatorpediniere a proravia sinistra; a proravia della Forza Q in quel momento c’è la Clio, ma si trova a dritta, non a sinistra. Sulla condotta della Clio, erroneamente scambiata per il Folgore, in questo frangente il comandante dell’Argonaut scriverà nel suo rapporto che “Preminentemente valorosa fu la condotta dell’ultimo cacciatorpediniere (…) il quale alle 1.20 circa in poi, nonostante fosse sotto il fuoco di tre incrociatori, continuava a sparare contro l’Argonaut”. Anche il Da Recco, intento in questo momento nella sua manovra di attacco poi sfociata in disastro, osserva a 4000 metri di distanza quattro incrociatori che sparano molto intensamente e da ridotta distanza contro una nave che risponde piuttosto vivacemente, scontro osservato anche dal Camicia Nera; Cocchia ritiene anch’egli che si tratti del Folgore, in realtà già affondato, mentre la nave sotto attacco è proprio la Clio.

All’1.26 le navi britanniche accostano per ovest-sud-ovest (a sinistra) per rientrare alla base, passando a nord della zona del combattimento; completata la propria opera di distruzione, la Forza Q si allontana dal luogo dello scontro, assumendo rotta per Bona. Le navi britanniche non hanno subito alcun danno nel combattimento; durante la navigazione di rientro, invece, subiranno la perdita del Quentin, affondato da bombardieri tedeschi.

Insieme ala Clio, il Camicia Nera è l’unica unità del convoglio «H» ad essere uscita indenne dal massacro notturno, che passerà alla storia come scontro del banco di Skerki. Le perdite umane nello scontro, da parte italo-tedesca, sono terribili: in tutto perdono la vita 2200 uomini, ossia 1527 dei 1766 soldati imbarcati su Aventino e Puccini, 124 uomini del Folgore, 118 uomini del Da Recco, 41 militari dell’Aspromonte (iscritto nei ruoli del naviglio ausiliario dello Stato), tre della Procione e circa 400 tra marittimi civili o militarizzati dei mercantili e personale tedesco del KT 1. Tra tutte le battaglie navali combattute nel Mediterraneo durante il conflitto, solo quella di Capo Matapan risulta più sanguinosa.

Concluso il combattimento, alle 3.13 il Camicia Nera ritorna nella zona dello scontro per recuperare naufraghi. Alle 3.45 avvista e segue per un po’ un gruppo navale la cui composizione viene apprezzata in quattro navi, una grande e tre più piccole, aventi rotta verso ovest.

Successivamente, il Camicia Nera inizia a recuperare naufraghi (per una fonte, avrebbe iniziato già alle 3.15); qualche ora dopo sopraggiunge il cacciatorpediniere Lampo, appartenente alla scorta del convoglio «G», che coordina con il Camicia Nera la ricerca dei naufraghi ed imbarca i feriti del Da Recco. Più tardi arrivano anche i cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio) ed Antonio Da Noli (capitano di fregata Pio Valdambrini), inviati da Supermarina, ed il comandante del Pigafetta, in quanto ufficiale più alto in grado, assume la direzione delle operazioni di soccorso, prendendo il Da Recco a rimorchio con la sua nave, ordinando al Lampo di assumerne la scorta dopo aver trasferito i feriti sul Da Noli, al Da Noli di trasbordare i più gravi sulla nave soccorso Capri che è in arrivo e poi di disporsi anch’esso di scorta a Da Recco e Pigafetta, ed al Camicia Nera ed alle altre unità di proseguire la ricerca dei naufraghi.

Alle 9.10 sopraggiungono ancora le torpediniere Partenope (capitano di corvetta Gustavo Lovatelli) e Perseo (tenente di vascello Saverio Marotta), direttesi sul posto per iniziativa del capo sezione Lovatelli dopo aver intercettato una richiesta d’aiuto del Da Recco (erano impegnate in un pattugliamento antisommergibili), che si uniscono alla ricerca dei naufraghi. Alle 15 il Camicia Nera, **dopo aver recuperato alcuni superstiti che ancora si trovavano a bordo della Puccini**, affonda a cannonate la motonave, che non risulta rimorchiabile, in posizione 37°40’ N e 011°16’ E (in quel momento si trovano nelle vicinanze anche la Perseo, il **rimorchiatore???** Numana ed il Da Noli, distaccato dal Pigafetta per coordinare i soccorsi e da poco arrivato).

In tutto il Camicia Nera recupera 158 superstiti di Aspromonte e Puccini; rientra quindi a Trapani alle 22. Per l’accanita, ancorché vana, difesa del convoglio «H» il comandante Foscari sarà insignito della Medaglia d’Oro al Valor Militare (il comandante della squadra navale, ammiraglio Iachino, l’aveva proposto per la Medaglia d’Argento e promozione a capitano di vascello per merito di guerra), con motivazione: "*Comandante di cacciatorpediniere, di scorta ad un convoglio di navi da carico, improvvisamente attaccato da forze navali nemiche molto superiori, si lanciava audacemente all’attacco, penetrando con la sua nave tra le unità della formazione avversaria. Scoperto dal nemico e sottoposto a violenta reazione di fuoco, non desisteva dall’ardita azione iniziata, fermamente deciso a portarla a fondo e ad arrecare all’avversario il maggior danno possibile, noncurante delle continue fitte salve che inquadravano la sua unità. Riusciva così a lanciare i suoi siluri contro un gruppo di cacciatorpediniere. Avvistato subito dopo un incrociatore e risoluto a condurre un secondo attacco, manovrava con grande perizia sotto il tiro che il nemico concentrava sulla sua nave e, raggiunto il bersaglio, si portava a distanza ravvicinatissima e lo colpiva con due siluri che ne provocavano l’immediata esplosione ed affondamento. Esauriti, in tal modo, i suoi siluri, insisteva ancora a ricercare l’avversario nell’intento di attaccarlo col cannone, e, solo dopo aver accertato il definitivo allontanamento del nemico, si poneva alla ricerca e al recupero dei naufraghi, rientrando alla base nella sera successiva. Dimostrava in tutta l’azione eccezionali doti di comandante, nutrite di alto spirito d’iniziativa e della più tenace aggressività*".

4 dicembre 1942

Il Camicia Nera arriva a Napoli, nel tardo pomeriggio, proprio nel momento in cui venti bombardieri Consolidated B-24 “Liberator” del 98th e 376th Squadron dell’USAAF giungono sul cielo della città e sganciano le loro bombe sul porto: l’incursione coglie tutti di sorpresa perché i “Liberators” arrivano subito dopo una ventina di trimotori da trasporto tedeschi Junkers Ju 52 provenienti dalla Tunisia e diretti a Capodichino, ed a terra si pensa che si tratti di altri aerei tedeschi, così che non viene dato l’allarme fino a quando le bombe non iniziano a cadere, alle 16.43. Solo a quel punto le navi e le batterie contraeree di terra aprono il fuoco, ma è troppo tardi; gli aerei sganciano il loro carico, 25 bombe da 454 kg e 33 da 907 kg, da 6200 metri di quota e poi si allontanano indenni verso Capo Miseno. Alle 17.25 il bombardamento è terminato, con effetti devastanti: l’incrociatore leggero Muzio Attendolo è affondato ed altri due, il Raimondo Montecuccoli ha subito gravi danni e l’Eugenio di Savoia è stato anch’esso danneggiato; sui tre incrociatori colpiti si contano quasi 250 morti, ed altre 159 vittime e 358 feriti si lamentano a terra tra la popolazione civile (molte bombe, pur essendo l’obiettivo il porto, sono finite anche sull’abitato).

Proprio l’arrivo del Camicia Nera – che rimane indenne – contribuisce all’elevato numero di vittime, perché molti membri degli equipaggi delle navi in porto si trovano schierati in coperta per rendere gli onori al cacciatorpediniere reduce dallo scontro del banco di Skerki, e vengono falciati dalle schegge delle bombe.

16 dicembre 1942

Il Camicia Nera e l’Aviere (caposcorta, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni) partono da Napoli alle 14.30 per scortare a Biserta la motonave tedesca Ankara. Il convoglio gode anche della scorta aerea di quattro caccia Macchi Mc 200 del 3° Gruppo, 6° Stormo “Diavoli Rossi” della Regia Aeronautica.

17 dicembre 1942

Alle 10.46 il convoglio viene avvistato da 9150 metri di distanza, in posizione 38°00’ N e 10°05’ E (una quarantina di miglia a nord di Biserta), dal sommergibile britannico Splendid (**COMANDANTE???**), che sulle prime avvista solo l’Ankara ed uno dei cacciatorpediniere (probabilmente l’Aviere, che precede la motonave in linea di fila), ma durante la manovra per portarsi all’attacco avvista anche il secondo cacciatorpediniere (probabilmente il Camicia Nera) che segue la motonave. Alle 11.11 lo Splendid attacca il convoglio con il lancio di sei siluri: due contro l’Aviere, distante 1800 metri, e quattro contro l’Ankara, distante 3650 metri; subito dopo s'immerge a maggiore profondità. La motonave tedesca avvista i siluri e li evita con la manovra, ma alle 11.15 l’Aviere viene colpito da due delle armi, si spezza in due ed affonda in pochi secondi, circa 35 miglia a nord/nordest di Biserta.

Il Camicia Nera si allontana a tutta forza scortando l’Ankara, senza fermarsi a soccorrere i naufraghi: quando diverse ore dopo giungeranno sul posto le torpediniere Calliope e Perseo, troveranno soltanto trenta sopravvissuti su 250 uomini che componevano l’equipaggio dell’Aviere.

Nel frattempo, le due unità superstiti del convoglio sono oggetto di un nuovo attacco subacqueo: alle 11.54, in posizione 37°43' N e 09°55' E (a nord di Biserta), il sommergibile britannico P 247 (poi ribattezzato Saracen; tenente di vascello Michael Geoffrey Rawson Lumby) avvista infatti Ankara e Camicia Nera, identificati come un mercantile di circa 3500 tsl (in realtà l’Ankara è un po’ più grande, con le sue 4768 tsl) scortato da un cacciatorpediniere. Sei bombardieri tedeschi Junkers Ju 88 sono in pattugliamento nella zona; l’Ankara, che procede su rotta 180o, è a circa cinque miglia di distanza. Alle 12.08 il convoglio accosta per 233o, e cinque minuti dopo il P 247 lancia quattro siluri da 5900 metri di distanza.

Un idrovolante FIAT R.S. 14 della 197a Squadriglia, di scorta aerea al convoglio, avvista le scie dei siluri e dà l’allarme, anche se non può attaccare il sommergibile perché ha già sganciato le sue bombe in precedenza contro un altro sommergibile avvistato; ad ogni modo, il suo intervento permette alle navi di evitare i siluri. Alle 12.21 il P 247 avverte una forte esplosione seguita da una dozzina di esplosioni minori, simili a quelle di bombe, ma non c’è un contrattacco da parte del cacciatorpediniere (o così pare a Lumby), il rumore dei cui motori non viene più sentito, il che induce il comandante britannico a supporre che la prima esplosione fosse dovuta ad un siluro che lo avrebbe colpito; in realtà, il Camicia Nera ha avvistato un siluro e lo ha evitato. Alle 13 il P 247 torna a quota periscopica e non trova più le navi, mentre i sei Ju 88 stanno volando in cerchio attorno al luogo dell’attacco.

**IL CONVOGLIO QUANDO ARRIVA A BISERTA???**

22 dicembre 1942

Il Camicia Nera parte da Napoli alle 15.30, insieme al Geniere (caposcorta) ed alla torpediniera di scorta Ardito, per scortare a Biserta la motonave Caterina Costa.

23 dicembre 1942

Il Geniere lascia la scorta della Caterina Costa alle 4.30. Alle 9 sopraggiungerà da Biserta il cacciatorpediniere Bombardiere, che assumerà il ruolo di caposcorta al posto del Geniere; la Caterina Costa giungerà a destinazione alle 17 dello stesso giorno.

21 febbraio 1943

Il capitano di fregata Foscari viene avvicendato al comando del Camicia Nera dal parigrado Mario Tabucchi, 40 anni, da Pisa.

23 marzo 1943
Alle 23 il Camicia Nera parte da Pozzuoli insieme ai cacciatorpediniere Leone Pancaldo e Lanzerotto Malocello, tutti e tre carichi di truppe tedesche da portare a Tunisi.

24 marzo 1943

In mattinata i tre cacciatorpediniere si congiungono con un quarto, l’Ascari (capitano di fregata Mario Gerini), proveniente da Palermo, che assume il comando della formazione.

Alle 7.18, mentre la formazione procede su rotta a zig zag a 27 nodi al largo di Capo Bon, il Malocello urta una mina e rimane immobilizzato e sbandato. L’Ascari ordina a Camicia Nera e Pancaldo di proseguire, mentre tenta di portare assistenza alla nave danneggiata; mentre Camicia Nera e Pancaldo giungeranno indenni a destinazione, l’Ascari salterà anch’esso sulle mine ed affonderà insieme al Malocello, con la perdita di quasi mille uomini tra equipaggi e truppe tedesche.

Primavera 1943

In seguito alla soppressione della XI Squadriglia Cacciatorpediniere, di cui ormai il Camicia Nera è l’ultimo superstite (il Geniere è stato affondato da un bombardamento aereo in marzo), questi viene aggregato alla XIV Squadriglia Cacciatorpediniere.

16 aprile 1943

Il Camicia Nera esce da La Spezia insieme ai cacciatorpediniere Gioberti e Legionario (con cui forma la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere), alle tre corazzate della IX Divisione (Roma – nave ammiraglia –, Littorio, Vittorio Veneto) ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Fuciliere, Oriani ed Alpino) per effettuare esercitazioni di tiro e di cooperazione aeronavale, le prime tenute dall’autunno del 1942. Aerei da caccia ed idrovolanti antisom inviati decollati da La Spezia completano la formazione, con funzioni di scorta aerea sia ad alta che a bassa quota; partecipano all’esercitazione sommergibili, mezzi antisommergibili ed il rimorchiatore Portoferraio, incaricato di rimorchiare i bersagli.

Le esercitazioni, che consistono in prove di tiro delle corazzate (con i pezzi principali da 381 mm, quelli secondari da 152 mm, quelli contraerei da 90 mm e con le mitragliere da 37 e 20 mm) contro aerei e bersagli navali rimorchiati, manovre in formazione ed un attacco simulato da parte di aerosiluranti (quattro Savoia Marchetti SM. 79 “Sparviero” del Gruppo aerosiluranti di base a Pisa), si tengono durante il mattino ed il pomeriggio, in condizioni di mare calmo e scarsa visibilità.

Vengono eseguiti tre attacchi simulati di aerosiluranti, con lancio di siluri da distanze variabili tra 800 a 1500 metri; gli aerei volano a circa cinquanta metri di quota e, a causa della scarsa visibilità, vengono avvistati soltanto quando sono a 7-8 km di distanza. Tutti e tre gli attacchi vengono condotti in formazione serrata, con provenienza da poppa; i primi due sono eseguiti da quattro aerosiluranti, il terzo da tre. I caccia della scorta aerea intervengono tre volte, due prima del lancio dei siluri ed una durante la successiva manovra di allontanamento.

13 maggio 1943

Il Camicia Nera compie un’uscita pomeridiana nel Golfo della Spezia per esercitazione insieme a Mitragliere, Carabiniere, Fuciliere, alla corazzata Vittorio Veneto ed all’incrociatore leggero Eugenio di Savoia; le navi sono scortate da velivoli della Regia Aeronautica, e partecipano all’esercitazione anche aerosiluranti che conducono attacchi simulati. Nella prima fase dell’esercitazione, la Vittorio Veneto catapulta un idrovolante IMAM Ro. 43 ed effettua prove di tiro con i pezzi da 90 e 152 mm di sinistra contro sagome di aerosiluranti, e tiri con le mitragliere antiaeree contro una manica a vento rimorchiata. Vengono poi simulati due attacchi di aerosiluranti, contrastati dai caccia della scorta aerea, seguiti da tiri con i pezzi da 381 mm a carica 2 e per finire esercitazioni di manovre in formazione, tra cui zigzagamento ed emissione di cortine fumogene. I risultati dell’esercitazione vengono giudicati soddisfacenti.

1943

L’armamento contraereo viene potenziato con l’aggiunta di altre quattro (o cinque) mitragliere da 20/65 mm.

30 (**o 27???**) luglio 1943

In seguito alla caduta del regime fascista, il Camicia Nera viene ribattezzato Artigliere, assumendo il nome del gemello affondato quasi tre anni prima.

8 settembre 1943

L’annuncio dell’armistizio tra l’Italia e gli Alleati trova l’Artigliere a La Spezia, dove forma la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere insieme al gemello Legionario ed al similare Alfredo Oriani, più il Grecale aggregato dalla X Squadriglia. La XIV Squadriglia fa parte del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra, avente l’incrociatore leggero Attilio Regolo come nave ammiraglia e comprendente anche le Squadriglie Cacciatorpediniere X (Grecale e Velite), XI (Mitragliere, Fuciliere, Carabiniere), XVI (Ugolino Vivaldi, Antonio Da Noli, Nicolò Zeno, Dardo) e XXI (FR 21, FR 22).

Come il resto della flotta da battaglia stanziata a La Spezia, l’Artigliere, nei giorni precedenti, ha caricato carburante e munizioni per quella che si prevede essere l’ultima battaglia: gira notizia dell’avvistamento di una flotta angloamericana di ben 450 navi, diretta verso le coste della Campania; gli Alleati stanno per sbarcare a Salerno, e la squadra da battaglia, dopo mesi di immobilità nelle basi liguri, si prepara a salpare per contrastare la flotta d’invasione in un ultimo scontro che si concluderà nel suo totale annientamento.

Il mattino ed il pomeriggio dell’8 settembre sono trascorsi tranquilli, ma intorno alle 18 l’ammiraglio Carlo Bergamini, comandante in capo delle da battaglia, convoca gli ammiragli ed i comandanti a questi subordinati a rapporto sulla sua nave ammiraglia, la corazzata Roma.

Il giorno precedente, Bergamini ha partecipato a Roma, presso il quartier generale della Marina, ad una riunione indetta dal Ministro della Marina nonché capo di Stato Maggiore della forza armata, ammiraglio Raffaele De Courten. Durante tale riunione, cui hanno partecipato in tutto dieci ammiragli che detengono le posizioni chiave all’interno della Marina, De Courten ha disposto che naviglio ed installazioni a terra vengano posti in stato di difesa, la sorveglianza venga rafforzata ovunque, ci si prepari a reagire ad eventuali atti di ostilità da parte tedesca (tenendosi pronti ad impedire l’occupazione di installazioni militari e la cattura di navi da parte tedesca, ad interrompere i collegamenti delle forze tedesche, ad eliminare reparti e navi tedesche che dovessero compiere atti ostili) ed a far partire le navi in condizioni di efficienza per Sardegna, Corsica, Elba, Sebenico e Cattaro, nonché ad autoaffondare le navi non in grado di muovere; in caso di attacco tedesco, i prigionieri Alleati dovranno essere liberati, ed in caso di attacco tedesco si dovranno considerare come nemici i velivoli tedeschi che dovessero sorvolare le navi italiane, mentre non si dovrà aprire il fuoco contro quelli Alleati. Tutte questi provvedimenti dovranno essere presi in seguito a ricezione di un ordine convenzionale inviato da Supermarina, oppure dai Comandi in Capo nel caso di un attacco da parte tedesca. De Courten non ha rivelato ai presenti che sono in corso le trattative per un armistizio tra l’Italia e gli Alleati, ma ai più non è sfuggito il significato di quelle istruzioni.

Un altro ordine dato nel corso della riunione è stato quello di rifornire al completo le navi in grado di partire con provviste, acqua e nafta; quest’ordine, eseguito nel pomeriggio dell’8 settembre, desta non pochi dubbi, dato che i marinai non capiscono come mai, se la flotta dovrà partire a breve per l’ultima battaglia nel Basso Tirreno, si imbarchino rifornimenti che paiono destinati ad una lunga navigazione.

Agli ammiragli e comandanti riuniti sulla Roma, Bergamini annuncia di non poter riferire tutto quello che De Courten gli ha detto, ma che sono imminenti gravissime decisioni da parte del governo, e che solo la Marina, tra le forze armate italiane, si può ritenere ancora integra ed ordinata.

Qualsiasi cosa dovesse accadere, fa presente Bergamini, nessuna nave dovrà cadere in mano straniera, né britannica né tedesca; piuttosto, verrebbe trasmesso il messaggio in codice «*Raccomando massimo riserbo*» ricevuto il quale le navi si dovranno autoaffondare. Qualora il comando centrale fosse impossibilitato a trasmettere tale messaggio, i comandanti dovranno agire di propria iniziativa, in relazione alla situazione che si dovesse presentare, ricordando la direttiva di non consegnare nessuna nave in mani straniere. Nel caso di un autoaffondamento, questo dovrà avvenire per quanto possibile in acque profonde, ma a distanza dalla costa tale da permettere agli equipaggi di mettersi in salvo (per ordine del re, gli uomini non devono sacrificarsi); se ciò non fosse possibile, le navi si dovranno autodistruggere.

In caso di ricezione del telegramma convenzionale «*Attuare misure ordine pubblico Promemoria n. 1 Comando Supremo*», si dovrà procedere alla cattura del personale tedesco presente a bordo per i collegamenti ed attuare l’allarme speciale, cioè preparare le navi a respingere qualsiasi colpo di mano proveniente dall’esterno.

Bergamini spiega che la flotta potrebbe salpare da un momento all’altro, e che gli obiettivi potranno essere tre, radicalmente differenti: andare incontro alla flotta britannica che deve appoggiare lo sbarco, presumibilmente nel Golfo di Salerno, ed ingaggiarla in battaglia; raggiungere La Maddalena per sottrarsi ad eventuali azioni ostili da parte tedesca; oppure autoaffondarsi. Risulta evidente, tra gli ufficiali presenti, che qualcosa di grave è nell’aria; paventando una resa ed una consegna delle loro navi agli Alleati, molti propongono l’autoaffondamento immediato, ma vengono riportati all’ordine da Bergamini.

Non molto tempo dopo la conclusione della riunione, alle otto di sera, la radio dà l’annuncio dell’armistizio tra l’Italia e gli Alleati.

Alle 22 l’ammiraglio Bergamini, dopo una telefonata da parte dell’ammiraglio De Courten (l’ordine di partire per La Maddalena è stato trasmesso da Supermarina alle 21.45), convoca di nuovo gli ammiragli e comandanti dipendenti e dice loro che il personale tedesco presente sulle navi è stato sbarcato, conferma le disposizioni date quattro ore prima e dice di non sapere se alla squadra da battaglia verrà ordinato di restare in porto oppure di trasferirsi in Sardegna od in altra località; gli ordini a questo proposito, dice, verranno probabilmente impartiti dopo un colloquio tra l’ammiraglio De Courten ed il maresciallo Badoglio, che deve svolgersi proprio in quei momenti. Nuovi ordini verranno emanati l’indomani mattina.

Terminata la riunione, ammiragli e comandanti ritornano sulle rispettive unità.

(Il marinaio cannoniere puntatore mitragliere torrese Pietro Cuomo, che insieme a due commilitoni concittadini si trova a terra in franchigia, riesce rocambolescamente a tornare a bordo prima che la nave parta: i tre, recatisi per la libera uscita in una zona di campagna da cui si godeva di una vista panoramica sulla città, si accorgono da distanza che la loro nave sta facendo i preparativi per un’improvvisa partenza; prendono allora a correre verso il porto, venendo inseguiti da alcuni soldati tedeschi. Mentre corrono un vecchio si affaccia al balcone ed annuncia la notizia dell’armistizio; uno dei tre marinai si ferma e finge di allacciarsi una scarpa, confondendo i tedeschi che si fermano a loro volta, dopo di che all’improvviso si avventa su uno di essi, lo disarma, spara un colpo di mitra e poi approfitta della confusione per fuggire insieme ai compagni. Giunti sul molo, Cuomo e compagni si tuffano in acqua e raggiungono a nuoto l’Artigliere prima che parta).

9 settembre 1943

Alle 00.21 il Comando delle Forze Navali da Battaglia dirama l’ordine “*Da CC.FF.NN.BB. a Tutti: Attivate. Passate pronti a muovere*”; all’1.38, “*Da CC.FF.NN.BB. a Tutti: Nave Roma passerà ostruzioni ore 03.00 giorno 9 preceduta dai CC. TT. e 7a Divisione seguita Nave Italia Nave V. Veneto*”; alle 3.13, “*Dal CC.FF.NA.BB. a Tutti: Salpate*”.

Alle due di notte (le prime navi iniziano a muovere all’1.45, ma ci vorranno due ore prima che tutta la flotta – ultima nave ad uscire è la Vittorio Veneto, alle 3.40 – sia uscita dal porto) la squadra da battaglia salpa da La Spezia: ne fanno parte l’Artigliere (capitano di fregata **NOME???**) con il resto della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Oriani, Grecale, Legionario: quest’ultimo è il caposquadriglia, al comando del capitano di vascello Amleto Baldo); le tre moderne corazzate dell’ammiraglio Bergamini, Roma (nave ammiraglia di Bergamini), Italia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Enrico Accorretti, comandante della IX Divisione) e Vittorio Veneto; gli incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli, Attilio Regolo (che al contempo ricopre anche il ruolo di conduttore di flottiglia del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra, formato dalle Squadriglie X, XI e XIV e comandato dal capitano di vascello Franco Garofalo: quest’ultimo, però, si è imbarcato sull’Italia invece che sul Regolo) ed Eugenio di Savoia della VII Divisione Navale (al comando dell’ammiraglio di divisione Romeo Oliva, con bandiera sull’Eugenio di Savoia); i cacciatorpediniere Mitragliere (caposquadriglia, capitano di vascello Giuseppe Marini), Fuciliere (capitano di fregata Uguccione Scroffa), Carabiniere (capitano di fregata Gian Maria Bongiovanni) e Velite (capitano di fregata Antonio Raffai) della XII Squadriglia. Un’ora prima, alle 00.52, ha preso il mare il Gruppo Torpediniere del capitano di fregata Riccardo Imperiali, composto dalle torpediniere Pegaso (caposquadriglia), Impetuoso, Orsa ed Orione, aventi compiti di esplorazione avanzata per la squadra da battaglia durante la navigazione.

Una volta in mare (le ultime navi escono alle 3.40), la flotta assume rotta 218° e velocità 24 nodi. Il mare è calmo, la notte è rischiarata dalla luna. La flotta procede in linea di fila, con la XII Squadriglia Cacciatorpediniere in testa, seguita nell’ordine dalla XIV Squadriglia, dalla VII Divisione e dalla IX Divisione. Alle 4.11 l’ammiraglio Bergamini ordina a tutte le unità dipendenti “*Disponetevi secondo il dispositivo di marcia n. 11*”, pertanto la VII Divisione passa in testa, seguita dalla IX Divisione, con le due squadriglie in posizione di scorta ravvicinata, XIV a dritta e XII a sinistra. Non cambiano, invece, rotta e velocità.

Più o meno nello stesso momento salpano da Genova anche la torpediniera Libra ed i tre incrociatori leggeri dell’VIII Divisione (Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, Giuseppe Garibaldi ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta), al comando dell’ammiraglio di divisione Luigi Biancheri.

La destinazione per tutte le navi è la base di La Maddalena, in Sardegna, dove la flotta dovrà inizialmente trasferirsi (come De Courten ha spiegato a Bergamini la sera prima, ordine poi ufficializzato da un fonogramma di Supermarina delle 23.45) per poi ricevere ulteriori istruzioni sul da farsi: nella base sarda, l’ammiraglio Bruno Brivonesi dovrà consegnare all’ammiraglio Bergamini i documenti relativi all’armistizio (i cui dettagli non sono noti a Bergamini) e gli ordini conseguenti (nelle intenzioni di De Courten, la squadra dovrebbe sostare a La Maddalena nel pomeriggio del 9 e ripartire nella notte, in modo da incontrarsi all’alba del 10 con la Forza H britannica e la scorta aerea angloamericana al largo di Bona). Inizialmente, era previsto anche che il re ed il governo si sarebbero dovuti trasferire da Roma a La Maddalena (così ha detto a De Courten, il 6 settembre, il capo di Stato Maggiore generale, generale Vittorio Ambrosio), ma poi gli eventi prenderanno una piega diversa.

Il Gruppo Torpediniere procede in posizione di scorta avanzata, seguito nell’ordine dai tre incrociatori della VII Divisione (Eugenio, Montecuccoli e Regolo) e dalle tre corazzate della IX Divisione (Roma, Italia e Vittorio Veneto) con Legionario, Grecale, Oriani e Velite sul lato di dritta ed Artigliere, Mitragliere, Fuciliere e Carabiniere su quello di sinistra.

I gruppi partiti da Genova e La Spezia si riuniscono alle 6.15 (o 6.30) a nord di Capo Corso, per poi proseguire in un unico gruppo lungo una rotta ad ovest della Corsica, procedendo a 22 nodi e tenendosi ad una quarantina di miglia dalla costa corsa; la Libra si aggrega temporaneamente alla XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, mentre la VII e la VIII Divisione si scambiano Regolo e Duca d’Aosta per ottenere una maggiore omogeneità delle due formazioni.

Alle 6.30 Supermarina trasmette a tutte le unità un breve messaggio dell’ammiraglio De Courten: “*Supermarina 18475: Truppe tedesche marciano su Roma (alt) Fra poco Supermarina potrà non poter comunicare (alt) Per ordine del Re eseguite lealmente clausole armistizio (alt) Con questa leale esecuzione la Marina renderà altissimo servizio al Paese*”. Alla stessa ora l’ammiraglio Bergamini ordina “*Da CC.FF.NN.BB. a tutti: Disponetevi secondo dispositivo di marcia G.E. 12, 5a colonna*”, e la squadra si dispone con la Libra in avanguardia ravvicinata, la IX Divisione in posizione centrale, la VII Divisione a proravia sinistra di quest’ultima e con la XII Squadriglia sul lato esterno e l’VIII Divisione a proravia dritta della IX Divisione e con la XIV Squadriglia sul lato esterno. Rotta 220°, la velocità viene portata a 22 nodi.

Alle 8.40 le navi di Bergamini avvistano le torpediniere del comandante Imperiali, che si mantengono in avanguardia lontana come scorta avanzata. Già alle 4.13 l’ammiraglio Bergamini ha comunicato a tutte le unità «*Attenzione agli aerosiluranti all’alba*», ed alle 7.07 ribadisce «*Massima attenzione attacchi aerei*». In testa alla formazione procede la Libra, seguita dalle due divisioni di incrociatori che navigano su due colonne parallele, con Duca degli Abruzzi, Garibaldi e Regolo a dritta ed Eugenio, Duca d’Aosta e Montecuccoli a sinistra; le tre corazzate procedono in linea di fila a poppavia degli incrociatori. La XIV Squadriglia Cacciatorpediniere è in posizione di scorta laterale sulla dritta della formazione, in linea di fila (l’Artigliere è il terzo cacciatorpediniere della fila, preceduto da Legionario ed Oriani e seguito dal Grecale), mentre la XII Squadriglia ha analoga posizione sul lato opposto.

Alle nove del mattino le navi, arrivate nel punto di atterraggio previsto per fare rotta verso il Golfo dell’Asinara, accostano a sinistra, riducono la velocità a 20 nodi ed assumono rotta 180° (verso sud), procedendo a zig zag.

I movimenti della squadra italiana non sono passati inosservati; le navi italiane vengono avvistate e seguite da alcuni ricognitori britannici (il primo, alle 9.45, è un Martin Marauder, che dopo l’avvistamento prende a girare intorno alla flotta) ed alle 9.41 sono localizzate anche da un ricognitore della Luftwaffe, uno Junkers Ju 88, che allerta immediatamente il proprio comando.

Alle 10.29 viene avvistato un altro aereo, anch’esso tedesco, con conseguente allarme aereo; la velocità della squadra viene portata a 27 nodi, ed anche le torpediniere si ricongiungono con il resto della squadra, dispiegandosi in formazione di battaglia. Temendo un prossimo attacco aereo, che avverrebbe senza la minima copertura aerea nazionale, le navi iniziano a zigzagare. Alle 10.46 viene avvistato un terzo aereo, identificato come Alleato, e viene dato ancora l’allarme aereo; alle 10.56 viene avvistato un ulteriore ricognitore, riconosciuto come britannico. Alle 11, dato che alcune navi hanno aperto il fuoco col proprio armamento contraereo, l’ammiraglio Bergamini ordina a tutte le unità di non aprire il fuoco contro aerei riconosciuti come britannici o statunitensi.

In tutto, tra le 9.45 e le 10.56, sono quattro gli allarmi aerei causati dall’avvistamento di ricognitori che si tengono fuori tiro; l’ultimo allarme aereo cessa alle 11, quando viene accertato che gli aerei avvistati sono britannici.

A mezzogiorno, ormai in prossimità delle coste della Sardegna, l’ammiraglio Bergamini ordina alla Libra di unirsi alle torpediniere del Gruppo “Pegaso”, ed a quest’ultimo di passare in scorta ravvicinata; alle 12.04 ordina di assumere il dispositivo di marcia GE11, ossia una formazione in linea di fila con il Gruppo torpediniere in testa, seguito nell’ordine dalla VII, VIII e IX Divisione, con i cacciatorpediniere in scorta ravvicinata sui lati. Viene cessato lo zigzagamento. Alle 12.05 la squadra italiana, giunta nei pressi dell’imboccatura occidentale delle Bocche di Bonifacio, aggira un’ampia zona di mare minata (al largo di Golfo di Porto, in Corsica) per poi raggiungere La Maddalena. Alle 12.10, avvistata l’Asinara, la formazione accosta di 45° a sinistra per imboccare la rotta di sicurezza verso l’ingresso occidentale dell’estuario della Maddalena; le due squadriglie di cacciatorpediniere vengono disposte di poppa alle navi maggiori, con la XIV Squadriglia in coda alla formazione (a poppavia della XII Squadriglia), mentre la direzione della navigazione passa all’Eugenio di Savoia. L’ordine della linea di fila è Gruppo torpediniere-Eugenio-Duca d’Aosta-Montecuccoli-Duca degli Abruzzi-Garibaldi-Regolo-Roma-Italia-Vittorio Veneto-Mitragliere-Fuciliere-Carabiniere-Velite-Legionario-Oriani-Artigliere-Grecale.

Le torpediniere sono tornate in testa alla formazione, e sono prossime a giungere a destinazione, quando vengono avvistati da bordo numerosi incendi sulla vicina costa della Sardegna. Poco dopo (secondo una fonte, alle 13.30, ma le 12.30 sembrano orario più verosimile) il semaforo di Capo Testa inizia ad eseguire una sequenza di segnali luminosi, comunicando in codice morse che il presidio della Maddalena sta per essere sopraffatto dalle forze tedesche, che hanno attaccato gli ex alleati, e dissuadendo le navi italiane dall’entrare a La Maddalena ("*Fermate! I tedeschi hanno occupato la base!*"). Il comandante del Gruppo Torpediniere, capitano di fregata Riccardo Imperiali sulla Pegaso, decide allora di invertire la rotta d’iniziativa. Mentre comunica la notizia all’ammiraglio Bergamini, vede che il resto della flotta, a dieci miglia di distanza, sta a sua volta invertendo la rotta.

Ciò che è successo è che il generale Carl Hans Lungerhausen, comandante della 90a Divisione tedesca di stanza in Sardegna, ha concordato con il comandante militare dell’isola, generale Antonio Basso, la pacifica evacuazione delle sue truppe (32.000 uomini) verso la Corsica, attraverso il porto di La Maddalena, ed il capitano di fregata Helmut Hunäus, sottoposto di Lungerhausen ed ufficiale di collegamento tedesco presso Marisardegna, ha a sua volta preso accordi con l’ammiraglio Bruno Brivonesi, comandante militare marittimo della Sardegna, affinché il passaggio delle truppe tedesche attraverso La Maddalena avvenga senza atti di ostilità (ed in questo senso, d’altro canto, andavano gli ordini impartiti dal generale Basso all’ammiraglio Brivonesi); ma alle 11.25 di quel 9 settembre Hunäus ha tradito l’accordo preso, attuando un colpo di mano con le sue truppe ed assumendo così il controllo di diverse posizioni chiave all’interno del perimetro della base. Le truppe tedesche hanno circondato anche il Comando Marina di La Maddalena; l’ammiraglio Brivonesi, prima di essere catturato, ha però fatto in tempo ad avvertire Supermarina di quanto sta accadendo, ed alle 13.16 Supermarina ne informa a sua volta Bergamini, ordinandogli di fare rotta per Bona, in Algeria (messaggio ricevuto sulla Roma alle 14.24).

Alle 13.21 viene avvistato un altro aereo, riconosciuto per tedesco, e viene dato l’allarme aereo; le navi accostano a sinistra per 120°.

Alle 13.29, per attraversare in sicurezza una zona di campi minati, viene assunta una formazione in linea di fila con in testa il Gruppo torpediniere seguito, nell’ordine, dalla VII, VIII e IX Divisione e dalla XII e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere. La velocità viene ridotta a 20 nodi, e la squadra accosta a sinista, assumendo rotta 110°.

Secondo il volume dell’USMM relativo agli eventi seguiti all’armistizio, alle 13.16 Supermarina, saputo verso le 13 dell’occupazione di La Maddalena, ordina alla squadra di Bergamini di cambiare rotta e dirigere per Bona; tale messaggio viene ricevuto sulla Roma alle 14.24 (secondo altra fonte, alle 14.37), ed alle 14.45 la formazione inverte la rotta ad un tempo di 180° sulla sinistra (accostata eseguita alla velocità di 24 nodi), puntando in direzione dell’Asinara, finendo con l’invertire l’ordine di marcia precedentemente assunto: ora la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere è finita in testa, seguita nell’ordine dalla XII Squadriglia, dalla Libra, dalla IX Divisione, dall’VIII Divisione e dalla VII Divisione, con le navi ammiraglie o caposquadriglia che precedevano in coda alle rispettive Divisioni e Squadriglie (ordine: Grecale, Artigliere, Oriani, Legionario, Velite, Carabiniere, Fuciliere, Mitragliere, Vittorio Veneto, Italia, Roma, Regolo, Garibaldi, Duca degli Abruzzi, Montecuccoli, Duca d’Aosta, Eugenio). In coda alla formazione è il Gruppo Torpediniere.

Alle 13.30 viene assunta rotta 65°, per dirigere verso le Bocche di Bonifacio; alle 14.41 l’ammiraglio Bergamini ordina per ultracorte a tutte le unità dipendenti "*Accostate ad un tempo di 180° a sinistra*", in modo da ridurre il raggio di evoluzione delle navi ed evitare così di finire sui campi minati. Alle 14.46 il Comando Forze Navali da Battaglia ordina di ridurre la velocità a 18 nodi ed assumere rotta 285°, la rotta di sicurezza che dovrà condurre le navi fuori dal Golfo dell’Asinara, dove poi accosteranno verso sud per raggiungere Bona.

Un ricognitore tedesco, tuttavia, osserva la squadra italiana durante la manovra d’inversione della rotta; apprezzati i dati relativi alla nuova rotta e velocità, alle 14.47 li riferisce al Comando della II. Luftflotte, retto dal feldmaresciallo Von Richtofen. Quest’ultimo, avuta così la certezza che la flotta italiana sia ora diretta in un porto Alleato, ordina al Kampfgeschwader 100 (100° Stormo da Bombardamento) di inviare i bombardieri ad attaccarla: dall’aeroporto di Istres (nei pressi di Marsiglia), pertanto, decollano in tre ondate 28 bombardieri bimotori Dornier Do 217K, undici dei quali appartenenti al 2° Gruppo del Kampfgeschwader 100 (sono stati trasferiti da Cognac e li comanda il capitano Franz Hollweck) e 17 al 3° Gruppo del Kampfgeschwader 100 (maggiore Bernhard Jope). (Per altra fonte, l’avvistamento da parte del ricognitore tedesco sarebbe avvenuto alle 13.23, ed i bombardieri sarebbero decollati alle 14).

Intanto, la flotta di Bergamini si sta dirigendo a nord dell’Asinara; all’ammiraglio giungono le drammatiche notizie degli scontri in corso in tutti i porti italiani, che si concludono invariabilmente con la loro caduta in mano tedesca. Di tornare in Italia, ormai, non c’è più la possibilità: non rimane altro da fare che dirigere su Bona, come ordinato.

Proprio in questi confusi e critici momenti, alle 15.15 (quando la flotta si trova 14 miglia a sudovest di Capo Testa), si verifica un nuovo allarme aereo, con l’avvistamento verso ponente di un gruppo di aerei che si avvicinano: dopo un minuto questi vengono identificati dalle navi come “Junkers” tedeschi, e la Roma alza a riva il segnale "*Posto di combattimento pronti ad aprire il fuoco*".

Gli aerei avvistati sono gli undici Dornier Do 217 K2 del III. Gruppe del Kampfgeschwader 100, decollati da Istres ed armati con innovative bombe plananti radioguidate FX 1400, meglio note come “Fritz X”, precorritrici dei moderni missili antinave radiocomandati. Un’arma rivoluzionaria, che vede qui uno dei suoi primi impieghi in combattimento: a differenza delle normali bombe “a caduta”, questi ordigni possono essere sganciati da un’angolazione di oltre 80 gradi rispetto all’obiettivo (quelle normali non possono essere invece sganciate da un’angolazione superiore ai 60 gradi), e poi guidati a distanza da un operatore che si trova sull’aereo che li ha sganciati, mediante impulsi radio; la loro velocità di caduta è di 300 metri al secondo, molto superiore rispetto alle bombe “tradizionali”.

Alle 15.37 i primi cinque Do 217K (guidati dal maggiore Bernhard Jope), volando a 5000-6000 metri di quota, hanno già oltrepassato il punto di angolo massimo previsto per lo sgancio di bombe a caduta (60 gradi, come sopra detto: a bordo si ignora l’esistenza delle “Fritz X”) senza aver sganciato alcunché: sulle navi italiane, pertanto, si pensa che ormai i bombardieri siano in allontanamento, dato che non possono più sganciare bombe con un angolo tanto elevato. Non avendo gli aerei manifestato “definite azioni ostili”, non è possibile aprire preventivamente il fuoco contraereo, nell’incertezza sulle intenzioni degli ex alleati.

Pochi attimi dopo, però, gli aerei iniziano a sganciare le loro bombe, mirando soprattutto a colpire le corazzate. La codetta luminosa della prima bomba viene inizialmente scambiata per un segnale di riconoscimento, ma subito dopo si comprende che è invece una bomba; viene allora ordinata l’apertura del fuoco. Alle 15.36 la prima FX-1400, mancato il bersaglio, cade in mare vicino alla poppa dell’Italia, sollevando un’immensa colonna d’acqua e mettendone momentaneamente fuori uso il timone.

Subito la formazione si dirada, manovrando in modo da ostacolare la punteria dei bombardieri, e viene aperto il fuoco con tutte le armi a disposizione, alla massima elevazione; ma il pur violento fuoco contraereo delle navi italiane risulta inutile, dato che gli aerei sganciano le loro bombe tenendosi fuori tiro, a quota troppo elevata per le armi contraeree delle navi italiane.

Alle 15.42 (o 15.50) la Roma, nave ammiraglia di Bergamini, viene colpita da una prima bomba: l’ordigno la raggiunge a poppavia dritta, trapassandone lo scafo ed esplodendo sotto di esso, aprendo una falla che causa l’allagamento delle motrici poppiere. Ciò riduce la velocità e manovrabilità della corazzata, che dieci minuti dopo viene centrata da una seconda bomba, questa volta a proravia sinistra: nell’esplosione sono coinvolti i depositi munizioni delle torri prodiere da 381 mm, che erompono in una catastrofica deflagrazione, proiettando in aria la torre numero 2 da 381 ed investendo il torrione prodiero con un’enorme fiammata che uccide l’ammiraglio Bergamini e tutto il suo stato maggiore. Nel giro di meno di venti minuti, la Roma si capovolge, si spezza in due ed affonda, portando con sé 1393 dei 2021 uomini dell’equipaggio.

In seguito alla morte dell’ammiraglio Bergamini, il comando della squadra passa all’ammiraglio Oliva, comandante della VII Divisione, essendo questi il più anziano tra i tre ammiragli di divisione (Oliva, Biancheri, Accorretti): questi comunica di aver assunto il comando alle 16.12. Già tre minuti prima, alle 16.09, Oliva ha preso l’iniziativa di distaccare il Regolo, la XII Squadriglia Cacciatorpediniere e le torpediniere del gruppo "Pegaso" per il salvataggio dei naufraghi della Roma (tutte queste unità, ad eccezione dell’Orione e del Velite, rimasti con la squadra, non si riuniranno più al resto della formazione: dopo aver recuperato i naufraghi, infatti, raggiungeranno le Baleari, dove saranno internate dalle autorità spagnole).

Alle 16.20 Oliva contatta Supermarina dando notizia dell’affondamento della Roma e dell’assunzione del comando da parte sua, e chiedendo istruzioni: messaggio che tuttavia potrà essere trasmesso soltanto alle 17, a causa del sovraccarico dei canali radio. Nel mentre, alle 16.49, l’ammiraglio Biancheri, il più riluttante a portare le navi in un porto Alleato, contatta Oliva proponendogli di rientrare a La Spezia; Oliva respinge tuttavia la proposta, invitando il collega ad attenersi agli ordini del re.

Nel mentre, la Luftwaffe torna ripetutamente all’attacco, non paga del successo già conseguito: un nuovo attacco aereo ha luogo alle 16.29, quando anche l’Italia viene colpita a prua da una FX 1400, ma nel suo caso la bomba, trapassato lo scafo, esplode in mare limitandosi ad aprire una falla; la corazzata imbarca ottocento tonnellate d’acqua, ma è in grado di proseguire alla velocità di 24 nodi.

Ulteriori attacchi tedeschi hanno luogo alle 18, alle 18.34 ed alle 19.10, tutti accolti dalla vivace reazione contraerea delle navi e tutti senza successo, grazie anche alle continue evoluzioni eseguite dalle navi della squadra per confondere la mira dei bombardieri.

Durante uno di questi attacchi gli aerei tedeschi abbattono un ricognitore britannico che seguiva la formazione italiana: il suo equipaggio è tratto in salvo dal Legionario.

Alle 18.40 l’ammiraglio Oliva riceve conferma dell’ordine di raggiungere Bona; per disorientare eventuali ricognitori tedeschi, tuttavia, il nuovo comandante della squadra navale decide di continuare la navigazione verso ovest fino alle 21, quando ormai è calata l’oscurità, accostando verso sud (verso Bona) soltanto a quel punto. Alle 20.15 (con messaggio trasmesso alle 20.30) Oliva comunica questa decisione a Supermarina, fornendo altresì maggiori dettagli sull’affondamento della Roma, sul danneggiamento dell’Italia e sulla decisione di distaccare parte delle unità per il salvataggio dei naufraghi (e sull’impossibilità di contattarle); chiede infine di poter inviare i cacciatorpediniere rimasti a Bona e di raggiungere Algeri con le navi maggiori. Dal canto suo Supermarina, alle 20.25, ha diramato un messaggio circolare cifrato volto ad informare tutte le unità della situazione generale: «*Supermarina 47570 – Situazione ore 19 alt Forza Navale da battaglia ore 17 in lat. 41°17’ long. 08°22’ rotta ponente dirette Bona semialt corazzata Roma colpita da bombe velivoli inglesi* [informazione, quest’ultima, errata] *est affondata ore 16.30 semialt corazzata Italia colpita non gravemente alt 5a Divisione partita da Taranto per Malta ore 17 alt Piroscafi Vulcania et Saturnia con torp. Audace su cui est Altezza Reale in partenza da Venezia alt Risultano parzialmente occupate da tedeschi Genova Livorno Civitavecchia Comando Marina La Maddalena Trieste alt Mancano notizie La Spezia alt Conflitto a Bari alt Truppe germaniche stanno avvicinandosi a Roma alt Unità germaniche attaccano sistematicamente nostre unità alt Amm. Martinengo deceduto in azione tra due vedette antisom et motosiluranti tedesche presso Gorgona alt Chiesto notizie ammiraglio Bergamini alt Milano* [parola convenzionale inserita nel messaggio per confermare che provenisse realmente da Supermarina] *alt 192609*».

Alle 21.07 la squadra navale accosta a 23 nodi per rotta 168° verso Bona: ormai la compongono esclusivamente la VII, VIII ed IX Divisione (queste ultime due, private rispettivamente di Regolo e Roma), la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere ed il Velite.

10 settembre 1943

Durante la notte l’ammiraglio Oliva fa trasmettere alle unità dipendenti un proclama dell’ammiraglio De Courten delle 11.50 del giorno precedente («*Marinai d'Italia – Durante quaranta mesi di durissima guerra avete tenuto testa alla più potente Marina del mondo compiendo eroismi che rimarranno scritti a lettere d'oro nella nostra storia e affrontando sacrifici di sangue che vi hanno meritato l'ammirazione della Patria e il rispetto del nemico. Avreste meritato di poter compiere il vostro dovere fino all'ultimo combattendo ad armi pari le forze navali nemiche. Il destino ha voluto diversamente: le gravi condizioni materiali nelle quali versa la Patria ci costringono a deporre le armi. E' possibile che altri duri doveri vi saranno riservati, imponendovi sacrifici morali rispetto ai quali quello stesso del sangue appare secondario: occorre che voi dimostriate in questi momenti che la saldezza del vostro animo è pari al vostro eroismo e che nulla vi sembra impossibile quando i futuri destini della Patria sono in giuoco. Sono certo che in ogni circostanza saprete essere all'altezza delle vostre tradizioni nell'assolvimento dei vostri doveri. Potete dunque guardare fieramente negli occhi gli avversari di quaranta mesi di lotta, perché il vostro passato di guerra ve ne dà pieno diritto. de Courten*») e l’ordine del re di eseguire lealmente le clausole dell’armistizio, che non comportano la cessione delle navi né l’abbassamento della bandiera.

Alle sette del mattino viene avvistato un ricognitore britannico, e tutte le navi issano il pennello nero, stabilito come segnale di riconoscimento insieme ai dischi neri che si è già provveduto a dipingere in coperta. Alle 7.50 giungono sul cielo della formazione tre aerei da caccia britannici, ed alle 8.38 viene avvistata di prua una formazione britannica composta da due corazzate (Valiant e Warspite), cinque cacciatorpediniere ed una motovedetta; una delle corazzate si mette in contatto con l’Eugenio di Savoia, e dopo uno scambio di messaggi alle 9.10 la squadra italiana si ferma per permettere alla motovedetta di trasbordare sull’Eugenio il capitano di vascello Thomas Bronwrigg, capo di Stato Maggiore aggiungo dell’ammiraglio Andrew Browne Cunningham (comandante della Mediterranean Fleet), insieme ad un altro ufficiale (il tenente di vascello Seth-Smith) e tre segnalatori. Alle 9.20 le navi italiane rimettono in moto, seguendo a 20 nodi quelle britanniche verso Malta. Alle dieci vengono avvistate a nord Libra ed Orione, che avevano precedentemente perso il contatto con la formazione: a corto di carburante, vengono mandate a Bona per fare rifornimento.

11 settembre 1943

In mattinata la squadra italiana raggiunge Malta, dove trova le corazzate Duilio e Doria, gli incrociatori Cadorna e Pompeo Magno ed il cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, qui trasferitesi da Taranto. Le navi italiane giungno a nordovest di Gozo all’alba, ma imboccano il canale dragato che porta alla Valletta soltanto alle nove di mattina; procedono in linea di fila, precedute dal cacciatorpediniere greco Vasilissa Olga e guidate dalla corvetta britannica Bergamot e dal peschereccio armato Beryl.

Eugenio, Littorio ed Italia entrano a La Valletta alle 9.50, mentre gli altri incrociatori danno fondo a St. Paul’s Bay; nel pomeriggio le due corazzate si trasferiscono a Marsa Scirocco, dove va ad ormeggiarsi anche l’Artigliere, insieme a Grecale e Velite.

Poco dopo l’arrivo in porto, un capitano di vascello britannico si reca sull’Eugenio di Savoia e legge all’ammiraglio Oliva un messaggio del comandante in capo delle forze Alleate nel Mediterraneo, generale Dwight Eisenhower, che esprime apprezzamento per la lealtà con cui la flotta italiana ha adempiuto alle clausole dell’armistizio, e rincrescimento per l’attacco tedesco che ha cagionato la perdita della Roma.

12 settembre 1943

Nel tardo pomeriggio/sera l’Artigliere si rifornisce di carburante a La Valletta, dopo di che fa ritorno a Marsa Scirocco.

14 settembre 1943

Alle 8.30 l’Artigliere lascia Malta insieme ai cacciatorpediniere Da Recco, Grecale e Velite, alle corazzate Vittorio Veneto ed Italia ed agli incrociatori leggeri Luigi Cadorna, Raimondo Montecuccoli, Eugenio di Savoia ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta, per trasferirsi ad Alessandria d’Egitto. Il trasferimento di queste unità da Malta ad Alessandria è stato deciso dai britannici, in accordo con i comandanti italiani, il 12 settembre, al fine di decongestionare il porto di Malta, ormai sovraffollato da unità italiane di ogni tipo e dimensione qui affluite nei giorni successivi all’armistizio, in gran parte concentrate in ancoraggi esposti e privi di adeguate difese antiaeree ed antisommergibili (pur avendo i britannici rinforzato le prime con il trasferimento di alcuni cannoni mobili Bofors da 40 mm, ed inviato alcune unità leggere a compiere pattugliamenti antisom nelle acque a nordovest di Malta).

Le navi italiane sono scortate dalle corazzate britanniche Howe (nave di bandiera dell’ammiraglio Arthur William La Touche Bisset, comandante la 3a Divisione del 1st Battle Squadron) e King George V, da sei cacciatorpediniere della 8th Destroyer Flotilla (i britannici Fury, Faulknor, Echo ed Intrepid ed il greco Vasilissa Olga) e da numerosi aerei.

16 settembre 1943

L’Artigliere e le altre navi giungono ad Alessandria in mattinata e danno fondo nella rada esterna (Mex Anchorage), dove rimarranno per un mese. L’ammiraglio Oliva, comandante della formazione, viene subito convocato a bordo della Howe dall’ammiraglio John Cunningham (comandante in capo della Levant Station e cugino del comandante della Mediterranean Fleet), che alla presenza di altri ammiragli gli comunica le disposizioni per il disarmo delle navi italiane giunte ad Alessandria, decise dai governi Alleati. Sono disposizioni molto più severe di quelle in vigore per le navi rimaste a Malta: esse comprendono, tra l’altro, lo sbarco di tutte le munizioni ad eccezione di quelle delle mitragliere contraeree (durante la permanenza ad Alessandria, anzi, le navi italiane entreranno in porto, a turno e per il tempo strettamente necessario, soltanto per compiere questa operazione), la rimozione di otturatori e strumenti di punteria, l’imbarco su ogni nave di una nutrita guardia armata britannica, ed il divieto assoluto di comunicazione tra una nave e l’altra. Dopo aver protestato verbalmente, l’indomani l’ammiraglio Oliva invierà a (John) Cunningham anche una protesta scritta; inutilmente.

Le navi italiane passano ad Alessandria esattamente un mese, pesante soprattutto sul piano morale: sia per la totale inattività e le citate restrizioni imposte dai britannici, che per il divieto assoluto di scendere a terra e per il clima caldo ed umido, unito al mare quasi sempre agitato che impedisce anche, salvo che in poche sporadiche occasioni, di permettere ai marinai di fare un bagno attorno alle navi. Anche i rifornimenti, specialmente quelli di acqua, sono difficoltosi. Particolarmente fastidiosa è la stretta sorveglianza cui sono sottoposte le navi all’ancora, con motovedette in pattugliamento «che col loro contegno rude e inflessibile di fronte ad ogni più piccola irregolarità (ritardo fortuito di qualche imbarcazione nel tornare a bordo, occasionale ritardo nell’alzare tutte le imbarcazioni al tramonto, qualche luce visibile dall’esterno durante la notte, ecc.) davano agli equipaggi la sensazione di essere ingiustamente trattati da prigionieri».

Per cercare di risollevare il morale degli equipaggi e tenere gli uomini occupati, vengono organizzate regate, scuole professionali, lezioni di italiano e di inglese, gare interne di posto di lavaggio e di pulizia, gare di nuoto (quando le condizioni del mare lo consentono), proiezioni cinematografiche, concerti da parte di improvvisate orchestrine, spettacoli di varietà e financo rappresentazioni di commedie scritte da qualche ufficiale o sottufficiale. Per mantenere il contatto diretto tra i comandanti e la truppa, l’ammiraglio Oliva compie frequenti visite sui cacciatorpediniere e sugli incrociatori della VII Divisione, mentre Accorretti fa lo stesso sulle navi della IX Divisione, occasioni sfruttate anche per parlare con gli equipaggi. Nel complesso, queste misure sembrano avere efficacia, riducendo al minimo le mancanze disciplinari gravi; su ottomila uomini che compongono gli equipaggi delle navi internate ad Alessandria, si verificano soltanto quattro infrazioni di entità tale da costituire reato (un caso di insubordinazione e tre di tentata diserzione, in cui altrettanti marinai si gettano in mare e raggiungono terra a nuoto, venendo però subito arrestati dalla polizia egiziana).

5 ottobre 1943

L’ammiraglio Oliva riceve un telegramma dell’ammiraglio De Courten risalente al 1° ottobre, con qui questi comunica che a breve gli incrociatori ed i cacciatorpediniere potranno rientrare a Taranto, mentre le corazzate della IX Divisione dovranno restare ad Alessandria. Dopo aver informato i sottoposti di questa notizia, Oliva incontra l’ammiraglio Allan Poland, comandante della base di Alessandria, per concordare le modalità di rimpatrio di incrociatori e cacciatorpediniere; nei giorni successivi si procede al reimbarco delle munizioni ed alla rimessa a posto degli otturatori e degli strumenti di punteria.

16 ottobre 1943

Dopo un mese di internamento nella base egiziana, l’Artigliere, gli altri cacciatorpediniere e gli incrociatori della VII Divisione lasciano finalmente Alessandria per fare ritorno in Italia, raggiungendo Taranto.

23 gennaio 1945

L’Artigliere partecipa ad un’esercitazione con forze navali britanniche al largo di Alessandria d’Egitto, nella quale – in mattinata – funge da bersaglio in un’esercitazione di lancio siluri da parte dell’incrociatore leggero Newfoundland (capitano di vascello Richard William Ravenhill), dopo di che – nel pomeriggio – i ruoli s’invertono ed è il Newfoundland a fungere da bersaglio per esercitazioni di lancio siluri da parte dell’Artigliere.

2-3 maggio 1945

L’Artigliere scorta la portaerei leggera britannica Colossus (capitano di vascello Graham Henry Stokes) nel corso di esercitazioni di volo al largo di Alessandria.

30 maggio 1945

Nel pomeriggio l’Artigliere assume la scorta della portaerei leggera britannica Glory (capitano di vascello Anthony Wass Buzzard) durante esercitazioni di volo al largo di Alessandria.

31 maggio 1945

In mattinata l’Artigliere viene rilevato nella scorta della Glory dal cacciatorpediniere britannico Musketeer (capitano di fregata Geoffrey Mainwaring Sladen).

1o giugno 1945

L’Artigliere scorta nuovamente la Glory durante esercitazioni di volo al largo di Alessandria.

10 febbraio 1947

Assegnato dal trattato di pace firmato a Parigi all’Unione Sovietica, in conto riparazione danni di guerra.

Sono in tutto 45 le unità italiane assegnate all’URSS dal trattato di pace: una corazzata (la Giulio Cesare), un incrociatore leggero (l’Emanuele Filiberto Duca d’Aosta), tre cacciatorpediniere (Artigliere, Fuciliere, Augusto Riboty), tre torpediniere (Animoso, Ardimentoso e Fortunale), due sommergibili (Nichelio e Marea), dieci tra MAS e motosiluranti (MS 52, MS 53, MS 61, MS 62, MS 75, MAS 516, MAS 519, MAS 520, MAS 521, ME 40 ex MAS 440), tre cacciasommergibili (VAS 245, VAS 246 e VAS 248), tre motozattere (MZ 778, MZ 780, MZ 781), un trasporto militare (Monte Cucco), una nave cisterna per nafta (Stige), quattro navi cisterna per acqua (Istria, Liri, Basento, Polcevera), dodici rimorchiatori (Talamone, Capodistria, Sant’Angelo, Porto Adriano, Tifeo, Rapallo, Lampedusa, Vigoroso, N 35, N 37, N 80 e N 94) e la nave scuola Cristoforo Colombo. Nel febbraio 1947, subito dopo la firma del trattato di pace, il capo di Stato Maggiore della Marina sovietica, ammiraglio **NOME???** Golovko, ordina al Comando della Flotta del Mar Nero di preparare gli equipaggi per una corazzata, un incrociatore, un sommergibile, quattro cacciatorpediniere, una nave scuola ed otto rimorchiatori, a quello della Flotta del Nord di fare lo stesso per due cacciatorpediniere, un sommergibile, una torpediniera e quattro navi cisterna per acqua, a quello della Flotta del Baltico quelli per un cacciatorpediniere, tre torpediniere, cinque motosiluranti e quattro rimorchiatori, a quello della flottiglia del Mar Caspio quelli per una nave trasporto e tre navi da sbarco, ed a quello della flottiglia del Danubio quelli per tre motovedette. L’11 febbraio è costituita la Commissione navale delle quattro potenze (URSS, USA, Francia e Regno Unito), incaricata di discutere le questioni relative alla cessione delle navi; capo della delegazione sovietica è il contrammiraglio **V. P.** Karpunin.

1948

L’Artigliere, insieme alle altre navi assegnate all’URSS dal trattato di pace, viene visitato da una commissione navale sovietica incaricata di verificare lo stato delle unità e scartare quelle troppo usurate od obsolete. In tutto circa duecento specialisti della Marina sovietica si recano in Italia per appurare le condizioni delle navi destinate alla cessione; quasi tutte le navi, essendo in disarmo da periodi più o meno lunghi, richiedono per poter riprendere il mare lavori di manutenzione di durata variabile dai 40 giorni ai 18 mesi, il che – complice le distruzioni subite dall’industria cantieristica italiana ma anche i tentativi da parte italiana di dilazionare il più possibile la consegna delle navi – fa slittare l’effettiva cessione delle navi al 1949-1950. Undici unità – il cacciatorpediniere Augusto Riboty, la nave cisterna Stige, i MAS 520 e 521, la motosilurante MS 53 ed i rimorchiatori Rapallo, Lampedusa, N 35, N 37, N 80 e N 94 – verranno rifiutate dai sovietici perché troppo vecchie o logorate; una dodicesima, la VAS 246, andrà distrutta per incendio prima della consegna.

La consegna delle navi ai sovietici avverrà in tre gruppi tra il dicembre 1948 ed il giugno 1949; l'Artigliere fa parte del primo gruppo insieme alla corazzata Cesare ed ai sommergibili Marea e **Nichelio**.

14 dicembre 1948

Radiato dai quadri del naviglio militare in preparazione della sua cessione all’Unione Sovietica. Riceve il nominativo provvisorio di Z 12 (**tutte le navi per l’urss ricevono nominativo composto da lettera z + numero**).

15 dicembre 1948

Trasferito ad Augusta, da dove dovrà partire per il viaggio di trasferimento verso Odessa, insieme alle altre navi del primo gruppo.

**23 gennaio** 1949 (**o 12 gennaio??**)

Radiato dai quadri della Marina Militare in vista della cessione all’Unione Sovietica, che dovrà avvenire nel porto di Odessa, sul Mar Nero (da parte italiana si era proposto, senza successo, il porto di Valona, che verrà scelto per la consegna della sola corazzata e dei due sommergibili, che non possono attraversare i Dardanelli sotto bandiera italiana per via delle restrizioni previste dalla convenzione di Montreux). La navigazione di trasferimento dovrà pertanto avvenire sotto bandiera della Marina Mercantile, con equipaggio formato da personale civile italiano sotto il controllo di rappresentanti sovietici. Il governo italiano è responsabile della nave fino all’arrivo ad Odessa; per evitare sabotaggi, il trasferimento avviene senza munizioni a bordo (queste saranno consegnate in un secondo momento per mezzo di navi mercantili).

21 gennaio 1949

Arriva ad Odessa, con equipaggio mercantile al comando del capitano **R**esiderio Baracchini. È il primo dei cacciatorpediniere italiani (**o la prima nave in assoluto???**) ad arrivare in Unione Sovietica.

Subito dopo l’arrivo in porto, la nave viene accuratamente ispezionata e viene sbarcato il carburante, nel timore di possibili sabotaggi.

23 gennaio 1949

La bandiera italiana viene ammainata e l’equipaggio sovietico, al comando del capitano di terzo rango (equivalente a capitano di corvetta) Ivan Miroshnichenko, prende possesso dell’ormai ex Artigliere.

24 febbraio 1949

Entra ufficialmente in servizio nella Flotta del Mar Nero con il nuovo nome di Lovkiy (Ловкий; in precedenza gli era stato assegnato il nome di Neulovimyy, Неуловимый, e poi quello di Besposhchadnyy, Беспощадный). (**altra fonte data l’entrata in servizio al 1o febbraio 1950???**)

L’efficienza delle navi consegnate ai sovietici risulterà essere piuttosto ridotta, in quanto quasi sprovviste di parti di ricambio e di documentazione tecnica sugli apparati di bordo e non sottoposte a manutenzione ordinaria da parecchio tempo; sono particolarmente in cattivo stato siluri ed artiglierie, ed in generale le sistemazioni interne (specialmente per quanto riguarda l’isolamento dei locali equipaggio, gli impianti di riscaldamento e le cucine; ma anche l’armamento antiaereo e gli apparati radar e sonar) sono troppo difformi rispetto agli standard sovietici. Saranno pertanto necessari lunghi lavori di riparazione e rimodernamento.

Ottobre 1949

Entra in cantiere per lavori di rimodernamento, che si protrarranno fino al 1951. Nel corso di questi lavori le mitragliere italiane da 20 mm vengono sostituite con armi antiaeree sovietiche: 6 mitragliere da 37 mm (due in impianto binato B-11 posto sulla sovrastruttura centrale, quattro in impianti singoli K-70 sulle alette di plancia ed a poppavia del fumaiolo) e due da 12,7 mm DShK (sul castello di prua). L’armamento antisommergibili viene sostituito con due lanciabombe sovietici BMB-1 e due scaricabombe BB-1 da 20 bombe di profondità ad alto potenziale ciascuno; rimangono invariati l’armamento principale e quello silurante.

Successivamente anche gli strumenti di navigazione e gli apparati per le comunicazioni radio originari vengono sostituiti con altri di produzione sovietica, viene installato un radar per la rilevazione di bersagli aerei «Gyuys-1M4» ed un apparato di identificazione «Fakel-M», installato isolamento di paratie e soffitti negli alloggi dell’equipaggio, installate cuccette ed armadietti fissi negli alloggi dell'equipaggio, installate una caldaia ausiliaria, un sistema di riscaldamento a vapore e caldaie alimentari nella cucina. Anche i generatori diesel e vari macchinari ausiliari vengono sostituiti con altri di fabbricazione sovietica. In tutto, i lavori costeranno circa tre milioni di rubli.

Non avendo, per i problemi sopra citati e per l’entrata in servizio dei nuovi cacciatorpediniere della classe Ognevoy, grande valore come unità combattente, il Lovkiy verrà impiegato principalmente nell’addestramento.

Marzo 1953

Assegnato alla 78a Brigata navi da addestramento, insieme al Legkiy (ex Fuciliere).

1952-1954

Lovkiy e Legkiy svolgono intensa attività addestrativa, percorrendo tra le 6000 e le 11.000 miglia nautiche all’anno in 500-900 ore di moto.

1954

Lovkiy e Legkiy vengono impiegati come set per le riprese del film “Командир корабля” (“Il comandante della nave”) di Vladimir Braun.

30 novembre 1954

Ritirato dal servizio attivo, privato dell’armamento e trasformato in nave bersaglio. Stessa sorte tocca al Legkiy: nonostante i lavori svolti pochi anni prima, i due cacciatorpediniere sono ormai obsoleti.

30 dicembre 1954

Ribattezzato con la sigla identificativa TsL-58 (per altra fonte, CL-61).

3 marzo 1955

Il responsabile degli armamenti e dei lavori della Marina sovietica, ammiraglio **N. I.** Vinogradov, autorizza i lavori di trasformazione del TsL-58, che si trova in quel momento ai lavori nel cantiere numero 13 di Sebastopoli, in nave per sorveglianza aerea, controllo e comunicazione con gli aerei.

Nel corso dei lavori, che si protraggono fino ad ottobre, vengono installati due radar per il rilevamento di bersagli aerei terrestri tipo P8, in grado di fornire il rilevamento di aerei fino a 8000 metri di quota in un raggio di 200 km, dotati di una centrale informazioni di combattimento (CIP) e di un posto di comando per controllo e guida di aerei da caccia (KPUNIA); un radar per il rilevamento di superficie «Lin'» (al posto dell’ormai superato «Gyuys-1M4»); e vengono completamente rinnovati gli apparati di comunicazione radio. Anche l’armamento viene pesantemente modificato: i cannoni da 120 mm ed i tubi lanciasiluri vengono sbarcati, ed al loro posto vengono installati otto cannoncini antiaerei SM-24-ZIF da 57 mm in impianti binati; del precedente armamento antiaereo vengono lasciate soltanto due mitragliere singole K-70 da 37 mm, che saranno in seguito a loro volta rimosse. Viene potenziato l’armamento antisommergibili, con l’installazione a poppa di quattro lanciabombe BMB-2 ed a prua di due lanciatori antisom RBU-1200 dotati di razzi antisommergibili RGB-12; per il rilevamento dei sommergibili viene installata una stazione idroacustica «Tamir-5N». In tutto, i lavori di conversione vengono a costare tre milioni e mezzo di rubli.

Le modifiche influiranno negativamente sulla stabilità della nave, che sarà pertanto autorizzata ad uscire in mare soltanto se le onde non superano forza 5 e se il consumo di carburante è inferiore al 50 % (anche per questo motivo, con ogni probabilità, il Comando della Marina sovietica deciderà di non convertire in navi controllo aerei gli altri cacciatorpediniere ex italiani, come si era pensato di fare in un primo momento). La velocità massima, a causa del logorio dell’apparato motore, è ridotta a soli 23,4 nodi.

Questo ciclo di lavori di modifica risulterà essere quello di più vasta portata subito da una nave straniera consegnata all’URSS come preda bellica.

17 ottobre 1955

Rientra in servizio come nave controllo aerei, con la nuova denominazione di KVN-11 (o KWN-II).

1955

Sottoposto a lavori nel cantiere navale numero 13 di Sebastopoli.

Marzo 1958

Inizia ad essere impiegata come nave per addestramento statico.

27 marzo 1960

Radiato dai quadri della Marina sovietica (altra fonte data la radiazione al febbraio 1960) e trasferito al Dipartimento del Patrimonio **(???)** per la demolizione.

[https://books.google.it/books?id=-gptHbpLUJcC&pg=PT48&lpg=PT48&dq=%22cacciatorpediniere%22+%22camicia+nera%22&source=bl&ots=OtxO0Hdhso&sig=ACfU3U1vkkLcmgwotxaUI1Sdo\_UQIo4ioQ&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiXlYu2992GAxWJhv0HHZzpAwA4WhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%22%20%22camicia%20nera%22&f=false](./camicia%20nera%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=Ce4MCAAAQBAJ&pg=PA21&lpg=PA21&dq=%22destroyer+camicia+nera%22&source=bl&ots=H0NtdxUWD7&sig=ACfU3U1rvgZbsS1ACfkbFFizabkzhgkfkg&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiS2L\_1kN6GAxUmgf0HHQK2Cv04FBDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%20camicia%20nera%22&f=false](https://books.google.it/books?id=Ce4MCAAAQBAJ&pg=PA21&lpg=PA21&dq="destroyer+camicia+nera"&source=bl&ots=H0NtdxUWD7&sig=ACfU3U1rvgZbsS1ACfkbFFizabkzhgkfkg&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiS2L_1kN6GAxUmgf0HHQK2Cv04FBDoAXoECAIQAw" \l "v=onepage&q="destroyer camicia nera"&f=false) (già usata, non linkare)

<https://wikiwiki.jp/senkan-girl/No185%20%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9/%E5%85%83%E3%83%8D%E3%82%BF%E8%A7%A3%E8%AA%AC> (già usata, non linkare)

<https://namu.wiki/w/%EC%86%94%EB%8B%A4%ED%8B%B0%EA%B8%89%20%EA%B5%AC%EC%B6%95%ED%95%A8> (già usata, non linkare)

[https://zh.moegirl.org.cn/%E6%88%98%E8%88%B0%E5%B0%91%E5%A5%B3:%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89](https://zh.moegirl.org.cn/%E6%88%98%E8%88%B0%E5%B0%91%E5%A5%B3%3A%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89) (già usata, non linkare)

[https://www.weblio.jp/content/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9+%28%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6%29](https://www.weblio.jp/content/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9%2B%28%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6%29) (già usata, non linkare)

<https://auction.ru/offer/abkhazija_2020_soldati_eskadrennye_minonoscy_tipa_soldati_italjanskogo_vmf-i159448385046578.html> (già usata, non linkare)

<https://forum.korabli.su/topic/104677-%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8F%D0%B3-%D0%BA%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%81%D0%B5%D1%80-3-%D1%83%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D1%8F/> (già usata, non linkare)

[https://dewiki.de/Lexikon/Soldati-Klasse\_(1937)](https://dewiki.de/Lexikon/Soldati-Klasse_%281937%29) (già usata, non linkare)

<https://www.weblio.jp/content/%E7%AC%AC%E4%B8%80%E7%B3%BB%E7%B5%B1%E3%82%B0%E3%83%AB%E3%83%BC%E3%83%97> (già usata, non linkare)

<https://en.namu.wiki/w/%EC%86%94%EB%8B%A4%ED%8B%B0%EA%B8%89%20%EA%B5%AC%EC%B6%95%ED%95%A8> (già usata, non linkare)

<http://oceania.pbworks.com/w/page/8469202/RUS%20Legkiy-1938> (già usata, non linkare)

<https://www.navypedia.org/ships/russia/ru_dd_lovkiy.htm> (già usata)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/aqb20f/soviet_destroyer_%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B8%D0%B9_lovkyj_she_is_the_former/> (già usata, non linkare)

[https://www.wikiwand.com/ja/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9\_(%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6)](https://www.wikiwand.com/ja/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9_%28%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6%29) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=j4B8EAAAQBAJ&pg=PA349&lpg=PA349&dq=%22destroyer%22+%22Lovkij%22&source=bl&ots=7rv6b-IoRe&sig=ACfU3U2OTqPZVsR4Facbj\_fYwgpkmT4YxA&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjK-Yv55d6GAxXD9QIHHXKzC\_04ChDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22Lovkij%22&f=false](./Lovkij%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://www.wikidata.ru-ru.nina.az/%D0%A0%D0%B5%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5\_%D0%A4%D0%B5%D1%80%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D0%B4\_I\_(%D1%8D%D1%81%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B5%D1%86).html](https://www.wikidata.ru-ru.nina.az/%D0%A0%D0%B5%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5_%D0%A4%D0%B5%D1%80%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D0%B4_I_%28%D1%8D%D1%81%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B5%D1%86%29.html) (già usata, non linkare)

[https://forums.goha.ru/showthread\_72\_1\_t1019216--%D0%9C%D0%9C%D0%9E+%D0%98%D0%B3%D1%80%D1%8B+LINEAGE+2+Lineage+2+Classic+%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B8%D1%8F%D0%B5%D0%BC+%D0%BD%D0%B0+%D0%B2%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%8F+%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0](https://forums.goha.ru/showthread_72_1_t1019216--%D0%9C%D0%9C%D0%9E%2B%D0%98%D0%B3%D1%80%D1%8B%2BLINEAGE%2B2%2BLineage%2B2%2BClassic%2B%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B8%D1%8F%D0%B5%D0%BC%2B%D0%BD%D0%B0%2B%D0%B2%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%8F%2B%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0) (niente?)

<http://www.tuttostoria.net/storia-contemporanea.aspx?code=399> (già usata, non linkare)

<https://svppbellum.blogspot.com/2024/04/regia-marina-italiana-ww2-1935-1961.html> (già usata, non linkare)

<https://www.ebay.it/itm/265087802087> (già usata, non linkare)

<https://archiviodistatomacerata.cultura.gov.it/wp-content/uploads/2020/03/catalogo-A-guardia-del-porto-br.pdf> (già usata, non linkare)

<https://roma.repubblica.it/cronaca/2017/10/16/news/sacerdoti_il_patron_epurato_che_fece_grandi_i_giallorossi-178422892/> (già usata, non linkare)

[https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/29500-criteri-e-modalit%C3%A0-di-attribuzione-del-nome-alle-imbarcazioni/](https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/29500-criteri-e-modalità-di-attribuzione-del-nome-alle-imbarcazioni/) (già usata, non linkare)

[https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/23116-dizionario-delle-unit%C3%A3%C2%A0-regia-marina-1940-45/](https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/23116-dizionario-delle-unitã -regia-marina-1940-45/) (già usata, non linkare)

<https://www.marinaiditalia.com/wp-content/uploads/2024/02/2023_11_12_MdI_DdB_compressed.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.hoepli.it/libro/la-battaglia-navale-del-2-dicembre-1942-nel-canale-di-sicilia/9791255890263.html> (già usata, non linkare)

<https://imprese.san.beniculturali.it/web/imprese/percorsi/scheda-mostre?p_p_id=56_INSTANCE_1LrE&articleId=32368&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&groupId=18701&viewMode=normal> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/bollettino/Documents/2011/giugno/Prosperini_giu_2011.pdf> (già usata)

<https://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/COLLEZIONE-ACCORSI/REGIA-MARINA/Cacciatorpediniere/CLASSE-SOLDATI/I-SERIE/CAMICIA-NERA/R-043E-Cacciatorpediniere-CAMICIA-NERA-foto-1940> (già usata, non linkare)

<https://www.aidmen.it/forums/topic/680-l%E2%80%99imbarazzante-errore-del-cacciatorpediniere-camicia-nera/> (già usata, non linkare)

<https://www.amazon.it/Libri-Francesco-Mattesini/s?rh=n%3A411663031%2Cp_27%3AFrancesco+Mattesini> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/bollettino/Documents/marzo_dicembre_2015.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2023/09/18/quando-mussolini-proclamo-lantisemitismo-di-stato-ottantacinque-anni-dal-discorso-di-trieste/7290854/> (già usata, non linkare)

<https://www.embeddedagency.com/index.php?option=com_content&view=article&id=56&Itemid=54> (non usate?)

<https://www.patriaindipendente.it/il-quotidiano/manifestazione-casapound-anpi-trieste-no-a-questo-oltraggio/> (già usata, non linkare)

<https://www.dailynautica.com/rubriche/sui-fondali-di-capo-passero-torna-a-galla-lultima-battaglia-dellartigliere/> (già usata, non linkare)

<https://messaggeroveneto.gelocal.it/tempo-libero/2018/09/18/news/la-resistenza-invisibile-di-quelle-donne-coraggiose-che-accese-la-scintilla-1.17263992> (già usata, non linkare)

[https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/search/result.html?startPage=20&query=\*%3A\*&jsonVal=%7B%22jsonVal%22%3A%7B%22query%22%3A%5B%22\*%3A\*%22%5D%2C%22fieldDate%22%3A%22dataNormal%22%2C%22\_perPage%22%3A20%2C%22temi%22%3A%5B%22%5C%22cacciatorpediniere%5C%22%22%5D%7D%7D&orderBy=&orderType=asc&activeFilter=temi&perPage=20](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/search/result.html?startPage=20&query=*%3A*&jsonVal={"jsonVal"%3A{"query"%3A%5B"*%3A*"%5D%2C"fieldDate"%3A"dataNormal"%2C"_perPage"%3A20%2C"temi"%3A%5B"\"cacciatorpediniere\""%5D}}&orderBy=&orderType=asc&activeFilter=temi&perPage=20) (già usata, non linkare)

<https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2020/01/26/news/quei-palazzi-in-stile-razionalista-e-corso-italia-che-attende-il-duce-1.38386874> (già usata, non linkare)

<https://resistenzaedeportazione.ancr.to.it/wp-content/uploads/2021/03/Trascrizione-del-commento-sonoro-del-documentario.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.seairlandshots.com/index.php/2018/04/13/marina-militare-il-17-aprile-a-la-spezia-lultimo-ammaina-bandiera-di-nave-bersagliere/> (già usata, non linkare)

<https://www.difesaonline.it/mondo-militare/ocean4future/lo-scontro-navale-di-pantelleria-anche-detto-battaglia-di-mezzo-giugno-1> (già usata, non linkare)

[https://www.wikiwand.com/it/Classe\_Soldati\_(cacciatorpediniere)](https://www.wikiwand.com/it/Classe_Soldati_%28cacciatorpediniere%29) (già usata, non linkare)

<https://imprese.san.beniculturali.it/web/imprese/percorsi/scheda-mostre?p_p_id=56_INSTANCE_1LrE&groupId=18701&articleId=32368&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&viewMode=normal&articleIdPadre=32334> (già usata, non linkare)

<https://www.anb-online.it/category/navi-da-guerra/cacciatorpediniere/> (già usata, non linkare)

<https://digilander.libero.it/planciacomando/WW2/mezzogiugno1.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.carabinieri.it/Internet/ImageStore/Magazines/Rassegna/Rassegna%202020-4/files/basic-html/page244.html> (già usata, non linkare)

<https://ejje.weblio.jp/content/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9_%28%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6%29> (già usata, non linkare)

<https://es-la.facebook.com/GreyFunnelLine/photos/a.366002920085514/919664354719365/?type=3&eid=ARDdTa2J5Hw4s4WBRdv77TU5hY3IZOM0x0_3H9H-alPEU-2n2YHkR5RB73Mko25Y9xSaD88DvLaxdeFo> (già usata, non linkare)

<https://www.alternatehistory.com/forum/threads/the-major-and-the-general-operation-compass-succeeds-version-2.132267/> (già usata, non linkare)

<https://www.oceancitytoday.com/column_posts/world_war_ii/regia-marina-italia-engages-royal-navy-in-battle-in-sicily/article_41541e1c-0999-11eb-9215-c372e60f71f9.html> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/aqb20f/soviet_destroyer_%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B8%D0%B9_lovkyj_she_is_the_former/> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/cmtigi/soldaticlass_destroyer_camicia_nera_of_the_regia/> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/bpayi4/aerial_view_of_the_italian_battleship_littorio/> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/f1mtju/3368x1880_soldiers_embarking_on_a_british/> (già usata, non linkare)

<https://www.old.axishistory.com/list-all-categories/114-italy-navy/italy-navy-ships/1180-destroyer-camicia-nera-italy> (non funziona)

<https://www.the-blueprints.com/blueprints/ships/battleships-italy/7067/view/rn_camicia_nera_destroyer_1939/> (già usata, non linkare)

<https://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/Maurizio-Brescia/01---Italia-Italy-Regia-Marina/03---Cacciatorpediniere/11---classe-Soldati-1-serie/296> (già usata, non linkare)

<https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-85000/NH-85997.html> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/NagamonTreasureFleet/photos/a.680512522079194/1232165213580586/?type=3> (già usata, non linkare)

<https://alldrawings.ru/en/pictures/item/destroyer-rn-camicia-nera-destroyer-drawings-dimensions-pictures> (già usata, non linkare)

<https://www.planetminecraft.com/project/corazziere-soldati-i-serie-class-or-camicia-nera-class-destroyer-1-8-1/> (già usata, non linkare)

<https://alldrawings.ru/en/pictures/item/combat-ship-rn-camicia-nera-destroyer-1939-drawings-dimensions-pictures> (già usata, non linkare)

<https://thearmoredpatrol.com/2015/05/05/italian-wows-tech-tree-part-2-destroyers-from-maestrale-to-soldati-ii/> (già usata, non linkare)

<http://www.navweaps.com/index_oob/OOB_WWII_Mediterranean/OOB_WWII_Punto-Stilo_Calabria.php> (già usata, non linkare)

<https://www.naviecapitani.it/gallerie%20navi/navi%20militari%20storiche/schede%20navi/C/Carabiniere/Carabiniere%201938.htm> (già usata, non linkare)

<https://old-forum.warthunder.com/index.php?/topic/433184-premium-italian-soldati-class-destroyer/page/2/> (già usata, non linkare)

[https://wiki.warthunder.com/Soldati\_(Family)](https://wiki.warthunder.com/Soldati_%28Family%29) (già usata, non linkare)

<https://forum.warthunder.com/t/navigatori-class-destroyer-nicoloso-da-recco-1943-the-wwii-survivor/8873> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/NagamonTreasureFleet/photos/warship-girlsremodel-of-camicia-nera-and-now-she-is-called-lovky-lovkyjyeah-the-/1583213718475732/?_rdr> (già usata, non linkare)

[https://it.wikibooks.org/wiki/Forze\_armate\_mondiali\_dal\_secondo\_dopoguerra\_al\_XXI\_secolo/Italia:\_Marina](https://it.wikibooks.org/wiki/Forze_armate_mondiali_dal_secondo_dopoguerra_al_XXI_secolo/Italia%3A_Marina) (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/Cartolina-Cacciatorpediniere-Artigliere-Bandiera-di-Combattimento-K3694-255544228682.html> (già usata, non linkare)

<https://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/ISTITUZIONI-ED-ENTI/CANTIERE-ORLANDO/COSTRUZIONI-NAZIONALI/R-42-161-ARTIGLIERE> (già usata, non linkare)

<https://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/COLLEZIONE-ACCORSI/REGIA-MARINA/Cacciatorpediniere/CLASSE-SOLDATI/I-SERIE/ARTIGLIERE/R-067E-ARTIGLIERE-c_1946-collezione-Aldo-Fraccaroli> (già usata, non linkare)

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9\_(%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9_%28%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6%29) (già usata, non linkare)

<https://www.ipmsitalia.it/index.php/storia/storia-navi/i-cacciatorpedinieri-italiani-dal-1939-ad-oggi/260-i-cacciatorpedinieri-italiani-dal-1939-ad-oggi> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2024/03/24-3-1943-affonda-la-regia-nave-ascari-e-la-regia-nave-maolocello/> (già usata, non linkare)

<https://old-forum.warthunder.com/index.php?/topic/433193-classe-soldati-cacciatorpediniere-premio/> (già usata, non linkare)

<https://www.osservatorioantisemitismo.it/articoli/restaurato-dallistituto-luce-un-video-di-mussolini-a-trieste-con-lannuncio-di-soluzioni-al-problema-ebraico/> (già usata, non linkare)

<https://www.iltirreno.it/toscana/2017/06/09/news/l-artigliere-ricompare-in-fondo-al-mare-con-i-suoi-segreti-1.15466053> (già usata, non linkare)

[http://fondoluce.archivioluce.com/LuceUnesco/libera/scheda/foto/IL0000029393/12/Piano-americano-del-comandante-del-cacciatorpediniere-accanto-a-lui-si-scorge-Augusto-Turati-in-camicia-nera.html?luoghi=Napoli&temi=Marina%20militare%20italiana](http://fondoluce.archivioluce.com/LuceUnesco/libera/scheda/foto/IL0000029393/12/Piano-americano-del-comandante-del-cacciatorpediniere-accanto-a-lui-si-scorge-Augusto-Turati-in-camicia-nera.html?luoghi=Napoli&temi=Marina militare italiana) (già usata, non linkare)

<https://books.google.it/books/about/Costruzione_e_fornitura_alla_R_Marina_di.html?id=rss1zwEACAAJ&redir_esc=y> (già usata, non linkare)

<https://www.carabinieri.it/Internet/ImageStore/Magazines/Rassegna/Rassegna%202021-1/FlipBook/files/basic-html/page192.html> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/Regia-Marina-Mussolini-Visita-Cacciatorpediniere-Camicia-NeraTaranto-111940-163024326079.html> (già usata, non linkare)

<https://historicacollectibles.com/wunderkammer-e-miscellaneous/campana-da-segnalazione-regio-cacciatorpediniere-carabiniere-regia-marina-1938/> (già usata, non linkare)

[https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/search/result.html?temi=%22cacciatorpediniere%20Camicia%20Nera%22&activeFilter=temi](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/search/result.html?temi="cacciatorpediniere Camicia Nera"&activeFilter=temi) (già usata, non linkare)

<https://www.bridgemanimages.com/it/noartistknown/destroyers-of-soldati-or-black-shirt-class-livorno-in-1939-italy-20th-century/photograph/asset/5187264> (già usata, non linkare)

<https://www.anb-online.it/navi-da-guerra/cacciatorpediniere/0200-camicia-nera-aviere-artigliere-geniere-corazziere-e-ascari-l-f-t-10670-m-1100/> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/mezzi/mezzi-storici/Pagine/ABCD/camicianera.aspx> (già usata, non linkare)

<https://books.google.it/books/about/Cacciatorpediniere_Della_Regia_Marin.html?hl=it&id=NkHRygAACAAJ&redir_esc=y> (già usata, non linkare)

<https://www.academia.edu/40545058/LOPERAZIONE_NAVALE_T_18_22_25_Gennaio_1942_LA_SCORTA_A_UN_CONVOGLIO_ITALIANO_DIRETTO_A_TRIPOLI_E_LAFFONDAMENTO_DELLA_MOTONAVE_DI_LINEA_VICTORIA> (già usata, non linkare)

<http://www.sulleormedeinostripadri.it/it/documenti-storici/l-economia-prebellica-e-gli-eserciti-in-campo/approfondimenti-tematici/237-la-strana-guerra-della-regia-marina.html> (già usata, non linkare)

<https://www.embeddedagency.com/index.php?option=com_content&view=article&id=56&Itemid=54> (non c’è più)

<https://www.naviecapitani.it/Navi%20e%20Capitani/gallerie%20navi/navi%20militari%20storiche/schede%20navi/A/ALPINO/Alpino%201939.htm> (già usata, non linkare)

<https://forum.game-labs.net/topic/36023-ideas-for-weapon-visuals-for-different-nation-weapon-changes/> (già usata, non linkare)

[https://www.generali.com/doc/jcr:a9dac334-4fbb-42f4-96d6-3c3804124c22/lang:en/Tempo%20del%20Leone\_ENG.pdf](https://www.generali.com/doc/jcr%3Aa9dac334-4fbb-42f4-96d6-3c3804124c22/lang%3Aen/Tempo%20del%20Leone_ENG.pdf) (già usata, non linkare)

<https://icharta.com/1939-a-starace-visita-cacciatorpediniere-camicia-nera/> (già usata, non linkare)

<https://www.anmicarrara.it/Convoglio_H.html> (già usata, non linkare)

<https://www.anmisarzana.com/riconoscimenti-comp-volo/> (già usata, non linkare)

<https://www.combattentiliberazione.it/movm-dal-1935-al-7-sett-1943/foscari-adriano> (già usata)

<https://picclick.it/Articolo-Anni-1930-Arrivo-Duce-Mussolini-a-Trieste-265087802087.html> (già usata, non linkare)

<https://www.liberoricercatore.it/catello-maresca-detto-ciccione/> (già usata)

<https://www.pietrocristini.com/incrociatori_cl_Trento.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.trovaprezzi.it/prezzo_altri-libri_camicia_di_forza.aspx> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2023/11/> (già usata, non linkare)

<https://www.realbrest.by/novosti/realnyi-brest/kunica-neulovimyi-lovkii-zver-kotoryi-dvazhdy-popalsja-v-obektiv-fotolovushki-pod-brestom.html> (niente?)

<https://www.acfun.cn/a/ac10745163?from=video> (già usata, non linkare)

<https://wikiwiki.jp/senkan-girl/%E3%83%AD%E3%83%BC%E3%83%95%E3%82%AD%E3%82%A4> (già usata, non linkare)

<https://www.zjsnrwiki.com/wiki/%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89> (già usata, non linkare)

<https://it.scribd.com/document/46247407/classe-soldati> (già usata, non linkare)

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Camicia\_Nera\_(destroyer)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_%28destroyer%29) (già usata, non linkare)

<https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1896379> (già usata, non linkare)

<http://sail-friend.ru/index.php?topic=1486.0> (già usata, non linkare)

<https://flot.com/search/index.php?q=%F4%E8%EB%FC%EC&PAGEN_1=4> (già usata, non linkare)

[https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:%D0%92%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE-%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9\_%D0%A4%D0%BB%D0%BE%D1%82\_%D0%A1%D0%A1%D0%A1%D0%A0](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%92%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE-%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%A4%D0%BB%D0%BE%D1%82_%D0%A1%D0%A1%D0%A1%D0%A0) (già usata, non linkare)

<https://www.kino-teatr.ru/kino/movie/sov/4073/forum/> (già usata, non linkare)

<https://navyworld.narod.ru/Cacciatorpediniere.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.kchf.ru/ship/esminets/lovkiy_it.htm> (già usata)

<https://navsource.narod.ru/photos/03/358/index.html> (già usata, non linkare)

<https://military-history.fandom.com/wiki/Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

<http://www.anmipescia.it/Caccia_Classe_Soldati.html> (già usata, non linkare)

<https://de.wikibrief.org/wiki/Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

<https://kancolleguti2ch.a2hosted.com/wiki/%E3%82%A4%E3%82%BF%E3%83%AA%E3%82%A2%E8%89%A6> (già usata, non linkare)

<https://wikiwiki.jp/senkan-girl/No185%20%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9> (già usata, non linkare)

<https://profilpelajar.com/article//Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

<http://wap.97973.com/mggl/2016-06-16/mdetail-ifxtfrrc3688310.d.html> (già usata, non linkare)

<https://www.zjsnrwiki.com/wiki/%E8%88%B0%E5%90%8D%E6%BA%AF%E6%BA%90> (già usata, non linkare)

<https://topwar.ru/112581-svoy-sredi-chuzhih-italyancy-sovetskogo-flota.html> (già usata, non linkare)

<https://ru.wikibrief.org/wiki/Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

[https://zh.moegirl.org.cn/zh-tw/%E6%88%98%E8%88%B0%E5%B0%91%E5%A5%B3:%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89](https://zh.moegirl.org.cn/zh-tw/%E6%88%98%E8%88%B0%E5%B0%91%E5%A5%B3%3A%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89) (già usata, non linkare)

<https://forums.airbase.ru/2022/09/t37182_45--korabli-v-sostave-sovetskogo-vmf-poluchennye-po-lend-lizu-re.html> (già usata, non linkare)

<http://oceania.pbworks.com/w/page/8469894/Russian%20Steam%20Navy> (già usata, non linkare)

<https://forums.sufficientvelocity.com/threads/kancolle-azur-lane-warship-girls-proposed-human-names-for-shipgirls.57273/page-2> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/n336er/1824x1229_a_soldaticlass_destroyer_acquired_from/> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/warships/ship/10948.html> (già usata)

<https://www.usni.org/magazines/proceedings/1947/june/russian-navy-past-present-and-future> (già usata, non linkare)

<https://www.aviation-history.eu/navies.php?shiptype=Zerst%26ouml%3Brer> (già usata, non linkare)

<https://vkanketa.ru/info-vkontakte.php?user=id253295003> (già usata, non linkare)

<https://www.secondeguerre.net/articles/navires/ru/na_marineurss.html> (già usata, non linkare)

<https://www.youtube.com/watch?v=8dQVA4D9IUo&ab_channel=Audioversity> (già usata, non linkare)

<https://alldrawings.ru/en/pictures/category/destroyers-ussr> (già usata, non linkare)

<https://xn--b1algemdcsb.xn--p1ai/wd/%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B8%D0%B9> (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/navies.php?language=en&shiptype=Zerst%26ouml%3Brer> (già usata, non linkare)

<http://www.xn--q1aabp.xn--p1ai/upload/iblock/58e/cniits-sudostroenie-2006-3.pdf> (già usata)

<http://www.okretynawodne.pl/index.php?go=32> (già usata, non linkare)

<https://www.kasado.net/Destroyers/Italy/Soldati_I_1938.html> (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/navies.php?country=SU&language=en> (già usata, non linkare)

<http://www.navypedia.org/ships/italy/it_dd_soldati.htm> (già usata)

<https://www.anmicarrara.it/Caccia_classe_soldati.html> (già usata, non linkare)

[https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short\_name=Camicia%20Nera](https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Camicia Nera) (già usata)

<https://www.comune.cinisello-balsamo.mi.it/pietre/spip.php?article75> (già usata, non linkare)

<https://www.ebay.it/itm/313343247133> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/story.php/?story_fbid=414700121318030&id=100083341360564&_rdr> (già usata, non linkare)

[https://it.wikipedia.org/wiki/Classe\_Soldati\_(cacciatorpediniere)](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_%28cacciatorpediniere%29) (già usata, non linkare)

[https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia\_Nera\_(cacciatorpediniere)](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_%28cacciatorpediniere%29) (già usata, non linkare)

<http://www.caminantes.it/blog-4/files/a2628bceabd8d23686629a50aed4df37-76.html> (già usata, non linkare)

<https://icharta.com/1939-a-starace-visita-c-t-camicia-nera-regia-marina/> (già usata, non linkare)

<http://www.torreomnia.it/personaggi_durzo/durzo_quinto/pietro_cuomo/ciro_cuomo%20.htm> (già usata)

<https://modellistinavali.forumattivo.com/t1598-i-lavori-di-jack-aubrey> (già usata, non linkare)

<https://moked.it/blog/2018/09/17/trieste-2/> (già usata, non linkare)

<https://www.danieleranocchia.it/storia_della_marina/mediterraneo.htm> (già usata, non linkare)

<http://www.navymodeling.com/Foto2004_Luciano_Artigliere.html> (già usata, non linkare)

<https://svppbellum.blogspot.com/search/label/REGIA%20MARINA> (già usata, non linkare)

<https://www.masp-gmns.it/zara-1-1200.html> (già usata, non linkare)

<https://it.scribd.com/document/46247407/classe-soldati> (già usata, non linkare)

<https://www.carro.it/tablinum/testi/italicum/roma2.html> (già usata, non linkare)

<https://www.anpi.it/patria-indipendente/media/uploads/patria/2011/23-24_COSSU.pdf> (già usata, non linkare)

<https://issuu.com/rivista.militare1/docs/loperazione_navale_t_18_22_25_gennaio_19> (già usata, non linkare)

<https://www.naviearmatori.net/ita/foto-220665-4.html> (già usata, non linkare)

<https://digilander.libero.it/planciacomando/WW2/stilo1.htm> (già usata, non linkare)

<https://miles.forumcommunity.net/?t=41512718> (già usata, non linkare)

<https://combattentibergamaschi.it/storie_di_soldati/38/38.pdf> (già usata, non linkare)

<http://www.tuttostoria.net/storia-contemporanea.aspx?code=1348> (già usata, non linkare)

<https://italianiinguerra.wordpress.com/2020/10/12/80-anni-fa-la-battaglia-navale-di-capo-passero> (già usata, non linkare)

<https://www.marinai.it/comunica/storber.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.treccani.it/enciclopedia/tag/camicia-nera/> (già usata, non linkare)

[https://dizionario.reverso.net/italiano-inglese/camicia+nera](https://dizionario.reverso.net/italiano-inglese/camicia%2Bnera) (già usata, non linkare)

[https://it.frwiki.wiki/wiki/Camicia\_Nera\_(destroyer)](https://it.frwiki.wiki/wiki/Camicia_Nera_%28destroyer%29) (già usata, non linkare)

<https://www.naviearmatori.net/ita/album-843-1.html> (già usata, non linkare)

<https://www.assoradiomarinai.it/diplomi/regiamarina_ww2/diplomi/punta_stilo/punta_stilo.htm> (già usata, non linkare)

[https://context.reverso.net/traduzione/italiano-inglese/camicia+nera](https://context.reverso.net/traduzione/italiano-inglese/camicia%2Bnera) (già usata, non linkare)

<https://www.arsmilitaris.org/pubblicazioni/Cacciatorpediniere%20ultimo.pdf> (già usata, non linkare)

<http://www.pinimodelli.com/wp/my-product/cacciatorpediniere-classe-soldati/> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/MARINA-Nave-Cacciatorpediniere-CN-Camicia-Nera-362214330230.html> (già usata, non linkare)

<https://static.repubblica.it/repubblica/cronaca/2017/timeline_affondamento_artigliere/> (già usata, non linkare)

<https://www.amazon.it/battaglia-navale-dicembre-canale-Sicilia/dp/B0CLYJKWSG> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2017/01/artigliere.html> (già usata, non linkare)

<https://www.ebay.it/itm/364932578932> (già usata, non linkare)

[https://biblio.toscana.it/argomento/Camicia%20Nera%20(cacciatorpediniere)](https://biblio.toscana.it/argomento/Camicia%20Nera%20%28cacciatorpediniere%29) (già usata, non linkare)

[https://www.wikiwand.com/it/Camicia\_Nera\_(cacciatorpediniere)](https://www.wikiwand.com/it/Camicia_Nera_%28cacciatorpediniere%29) (già usata, non linkare)

<http://www.culturanavale.it/documentazione.php?id=186> (già usata, non linkare)

<https://www.ilmare.com/prodotti/camicia-nera-cacciatorpediniere.php> (già usata, non linkare)

<https://metaldetectorhobby.forumfree.it/?t=74950466> (già usata, non linkare)

<https://www.anmicastellabate.it/wp/fatti-storici/marinai-castellabate-ct-grecale-d552/> (già usata, non linkare)

<https://www.ocean4future.org/savetheocean/archives/80662> (già usata, non linkare)

<https://it.scribd.com/document/46247407/classe-soldati> (già usata, non linkare)

<https://www.ilpontenotizie.it/archivio-file/2016/5-2016/articoli-5-2016/12-5-2016.htm> (già usata, non linkare)

<http://www.anmipescia.it/Nave_Artigliere.html> (già usata, non linkare)

<https://www.lasecondaguerramondiale.org/marina/navi/regia-marina/> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2016/10/lerici.html> (già usata, non linkare)

<https://www.asisbiz.com/Battles/Malta.html> (già usata, non linkare)

<https://codenames.info/operation/sonnenblume/> (già usata, non linkare)

<https://tvtropes.org/pmwiki/pmwiki.php/Characters/VictoryBellesItaly> (già usata, non linkare)

<https://issuu.com/oceancitytoday/docs/10.09.20_ocean_city_today/s/11118402> (già usata, non linkare)

[https://military-history.fandom.com/wiki/Royal\_Italian\_Navy\_Order\_of\_Battle\_(June\_1940)](https://military-history.fandom.com/wiki/Royal_Italian_Navy_Order_of_Battle_%28June_1940%29) (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/warships/ship/3432.html> (già usata, non linkare)

<https://www.naval-history.net/xDKWW2-4010-23OCT01.htm> (già usata, non linkare)

<https://m.famousfix.com/list/soldati-class-destroyers> (già usata, non linkare)

<https://e-hentai.org/g/818929/31654f7c1b/> (già usata, non linkare)

<https://issuu.com/oceancitytoday/docs/10.09.20_ocean_city_today> (già usata, non linkare)

<https://tvtropes.org/pmwiki/pmwiki.php/MeaningfulRename/RealLife> (già usata, non linkare)

<https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_maritime_disasters_in_World_War_II?oldformat=true> (già usata, non linkare)

<https://savemoney.es/usa/amazon/soldiershop> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/100064029453929/posts/346029412203043/> (già usata, non linkare)

<https://www.newspapers.com/newspage/150091317/> (già usata, non linkare)

[https://fr.shopping.rakuten.com/s/attack+force](https://fr.shopping.rakuten.com/s/attack%2Bforce) (già usata, non linkare)

[https://fr.shopping.rakuten.com/s/q+force](https://fr.shopping.rakuten.com/s/q%2Bforce) (già usata, non linkare)

<https://www.naval-history.net/xDKWW2-4102-29FEB01.htm> (già usata, non linkare)

<http://rnsubs.co.uk/boats/subs/s-class/saracen.html> (già usata, non linkare)

<https://www.world-war.co.uk/warloss_233italy.php> (già usata, non linkare)

<https://www.planetminecraft.com/project/italian-destroyer-camicia-nera-1-1/> (già usata, non linkare)

<https://imgur.com/gallery/camicia-nera-italy-to-soviet-union-On7GZQZ> (già usata, non linkare)

<https://warship-girls.fandom.com/wiki/Camicia_Nera> (già usata, non linkare)

<https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Camicia_Nera> (già usata, non linkare)

[http://warsailors.com/forum/archive/forum/read.php-1,18245,18623.html](http://warsailors.com/forum/archive/forum/read.php-1%2C18245%2C18623.html) (già usata, non linkare)

<https://www.axisandalliesboardgaming.com/product/soldati-class-destroyer> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/warships/ship/10948.html> (già usata, non linkare)

<https://www.anb-online.it/category/navi-da-guerra/cacciatorpediniere/?lang=en> (già usata, non linkare)

<http://www.shipbucket.com/drawings/10513> (già usata, non linkare)

<https://it.pinterest.com/pin/pinterest--759278818414233183/> (già usata, non linkare)

<https://www.ship-rex.com/index.asp?function=ERROR404&type=PRODUCT> (niente?)

[https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Camicia\_Nera\_(ship,\_1937)](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category%3ACamicia_Nera_%28ship%2C_1937%29) (già usata, non linkare)

<https://www.the-blueprints.com/blueprints/ships/destroyers/65589/view/rn_camicia_nera_destroyer/> (già usata, non linkare)

<https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Camicia_Nera> (già usata, non linkare)

<https://comandosupremo.com/destroyers-of-the-soldati-class/> (già usata, non linkare)

<https://hero.fandom.com/wiki/Camicia_Nera> (già usata, non linkare)

<https://www.wikidata.org/wiki/Q3651372> (già usata, non linkare)

<https://en.wikipedia.org/wiki/Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

<https://www.instagram.com/pitbricks/p/CSErDjVIh_W/?img_index=1> (già usata, non linkare)

<https://www.youtube.com/watch?v=jeYbXCdZZjI&ab_channel=fear_NaughtGaming> (già usata, non linkare)

<https://mywaifulist.moe/waifu/camicia-nera> (già usata, non linkare)

<https://www.deviantart.com/karle94/art/Camicia-Nera-1938-967537249> (già usata, non linkare)

[https://azurlane.koumakan.jp/wiki/Category:Soldati\_class](https://azurlane.koumakan.jp/wiki/Category%3ASoldati_class) (già usata, non linkare)

<https://m.ww2db.com/ship_spec.php?ship_id=a408> (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/kit.php?index=3255&language=en> (già usata, non linkare)

<https://www.navypedia.org/ships/italy/it_dd.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.omnia.ie/index.php?navigation_function=3&europeana_query=Camicia+nera> (già usata, non linkare)

[https://www.wowhead.com/it/outfit=350211/destroyer](https://www.wowhead.com/it/outfit%3D350211/destroyer) (già usata, non linkare)

<https://www.assoradiomarinai.it/diplomi/regiamarina_ww2/lista.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Artigliere> (già usata, non linkare)

<https://www.ocean4future.org/savetheocean/archives/79850> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2022/12/17-12-1942-viene-affondata-regia-nave-aviere/> (già usata, non linkare)

<https://www.quirinale.it/onorificenze/insigniti/14227> (già usata, non linkare)

<https://www.subsim.com/radioroom/showthread.php?t=249120> (già usata, non linkare)

<https://www.trovestar.com/generic/zoom.php?id=164118> (già usata, non linkare)

<https://rutube.ru/video/cfa083c54913dd55d5a16c7c7efae0da/> (già usata, non linkare)

<https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=18027> (già usata, non linkare)

<https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/27659-la-regia-marina-1940-1945/> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2022/03/regia-nave-geniere/> (già usata, non linkare)

<https://digilander.libero.it/carandin/navi.htm> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2022/09/> (già usata, non linkare)

<https://www.zweiterweltkrieg.org/phpBB2/viewtopic.php?f=40&t=9274> (già usata, non linkare)

<https://www.valka.cz/DDE-Projekt-61-kod-NATO-Kashin-t14078> (già usata, non linkare)

<https://naval-encyclopedia.com/ww1/italy/aquila-class-scouts.php> (già usata, non linkare)

[https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Leytenant\_Burakov\_class\_destroyer](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category%3ALeytenant_Burakov_class_destroyer) (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/navies.php?country=SU&language=de> (già usata, non linkare)

<https://www.forosegundaguerra.com/viewtopic.php?t=22595> (già usata, non linkare)

<https://www.elgrancapitan.org/foro/viewtopic.php?t=29703> (già usata, non linkare)

[https://es.frwiki.wiki/wiki/Camicia\_Nera\_(destroyer)](https://es.frwiki.wiki/wiki/Camicia_Nera_%28destroyer%29) (già usata, non linkare)

<http://bollywoodtime.ru/ayan-neulovimyi-retsenziya-toni/> (già usata, non linkare)

<https://topreading.net/bookread/173182-edgar-uolles-neulovimyi/page-7> (già usata, non linkare)

<https://it.scribd.com/document/46247407/classe-soldati> (già usata, non linkare)

<https://topreading.net/book-237921-evgenii-veltistvo-ressi--neulovimyi-drug> (già usata, non linkare)

<http://www.serann.ru/text/ressi-neulovimyi-drug-9634> (già usata, non linkare)

<https://point.md/ru/novosti/proisshestviya/v-kagule-zavelsia-neulovimyi-vor-domashnego-skota/> (già usata, non linkare)

<https://dzen.ru/a/XFRPORjVbgCuQr94> (già usata, non linkare)

<https://pl.pinterest.com/pin/721138959072820650/> (già usata, non linkare)

<http://www.navweaps.com/index_oob/OOB_WWII_Mediterranean/OOB_WWII_Cape-Passero.php> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/warships/ship/4502.html> (già usata, non linkare)

<https://m.famousfix.com/list/destroyers-of-the-italian-navy> (già usata, non linkare)

<https://forum.axishistory.com/viewtopic.php?f=56&t=149491> (già usata, non linkare)

<https://www.deviantart.com/friend711/art/Soldati-Class-Destroyer-966748166> (già usata, non linkare)

<https://www.scalemates.com/ja/topics/topic.php?id=159942> (già usata, non linkare)

<https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=11100> (già usata, non linkare)

<https://codenames.info/operation/h-ii/> (già usata, non linkare)

<https://www.wikiwand.com/en/Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/categorylist.php?cat=Themen&type=Zerst%26ouml%3Brer&language=en> (già usata, non linkare)

<https://www.axisandalliesboardgaming.com/product/soldati-destroyer> (già usata, non linkare)

<http://italiandestroyers.com/soldati1.html> (già usata, non linkare)

<https://www.seaforces.org/marint/Italian-Navy/Frigate/F-595-ITS-Carlo-Margottini.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.scalemates.com/sv/topics/topic.php?id=159942> (già usata, non linkare)

<https://www.kasado.net/Destroyers/Italy/Soldati_I_1938.html> (già usata, non linkare)

<https://www.spink.com/lot/21003000391> (già usata, non linkare)

<https://www.hmscavalier.org.uk/D09/> (già usata, non linkare)

<https://comandosupremo.com/naval-clash-off-cape-passero/> (già usata, non linkare)

<https://usacac.army.mil/sites/default/files/documents/carl/nafziger/940IFAA.pdf> (già usata, non linkare)

<https://codenames.info/operation/battle-of-the-skerki-bank/> (già usata, non linkare)

<https://sammelhafen.de/en/index.php?p=ergebnis&hersteller=185> (già usata, non linkare)

<https://regiamarina.net/action-off-cape-passero/> (già usata, non linkare)

<https://www.wumingfoundation.com/italiano/>[Wu\_Ming\_1\_e\_Roberto\_Santachiara\_Point\_Lenana.odt](https://www.wumingfoundation.com/italiano/Wu_Ming_1_e_Roberto_Santachiara_Point_Lenana.odt) (già usata, non linkare)

<https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/29288/1/BG_TS1938_08.pdf> (già usata)

<http://www.albodoroitalia.it/reg/veneto/venezia/com/venezia/page5.html> (non va)

<https://archive.org/stream/Fughe/Fughe_djvu.txt> (già usata, non linkare)

<https://archive.org/stream/decima-flottiglia-nostra/Decima%20Flottiglia%20Nostra_djvu.txt> (già usata, non linkare)

<https://it.everybodywiki.com/Disastri_marittimi_nella_seconda_guerra_mondiale> (già usata, non linkare)

<https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=6644> (già usata, non linkare)

<https://miles.forumcommunity.net/?t=59491683> (già usata, non linkare)

<https://www.calameo.com/books/000796297f03557e8acdf> (già usata, non linkare)

<http://www.anmipescia.it/caduti_in%20mare.html> (già usata, non linkare)

<https://www.nonsololibri.net/libri-di-storia-navale/> (già usata, non linkare)

<http://anpi-lissone.over-blog.com/article-dal-25-luglio-all-8-settembre-1943-79725914.html> (già usata, non linkare)

<https://adundecimum.it/wp-content/uploads/2021/01/Mussolini_2018.pdf> (già usata, non linkare)

<https://santoantonioautomoveis.com/layouts/446418> (già usata, non linkare)

<https://www.deagostinilibri.it/uploads/2020/06/sample_il-violino-della-salvezza.pdf> (già usata, non linkare)

<https://forum-marinearchiv.de/smf/index.php?topic=9801.0> (già usata, non linkare)

[https://it.frwiki.wiki/wiki/Saetta\_(destroyer)](https://it.frwiki.wiki/wiki/Saetta_%28destroyer%29) (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/Il-Solco-Fascista-Cesare-Zavattini-giornale-originale-10-176401538808.html> (già usata, non linkare)

<https://moked.it/unione_informa/180917/180917.html> (già usata, non linkare)

<https://identitario.org/giorgio-moriani-terzo-martire-livornese-degli-anni-incendiari/> (già usata, non linkare)

<http://web.tiscali.it/anticaitalia/fotografie.htm> (fotografia a pagamento)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2013/11/ascari.html> (già usata, non linkare)

<https://www.amazon.it/Storiografia-Sicilia-Storia/s?rh=n%3A1346642031%2Cp_28%3ASicilia> (già usata, non linkare)

<https://www.marinaiditalia.com/public/uploads/2016_12_16.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.spesturno.it/centro-storico/lapide%20monumento/convoglio-h.pdf> (già usata, non linkare)

<https://issuu.com/rivista.militare1/docs/la_distruzione_del_convoglio_aventino_e/s/25737599> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2013/11/aviere.html> (già usata, non linkare)

<https://www.storylab.it/n/foto/10928/regia-marina-bergschi-sulla-nave-camicia-nera/> (serve registrazione)

<https://www.marinai.it/marinai/stabiesi/sibilli.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/story.php/?story_fbid=414701747984534&id=100083341360564&_rdr> (già usata, non linkare)

<https://www.ilmare.com/prodotti/battaglia-navale-del-2-dicembre-1942-nel-canale-di-sicilia.php> (già usata, non linkare)

<https://www.combattentibergamaschi.it/storie_di_soldati/39/39.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.marenostrumrapallo.it/la-tragedia-del-montello-dissolto-in-una-palla-di-fuoco/> (già usata, non linkare)

<https://worldwartwodaily.filminspector.com/2017/02/february-12-1941-rommel-in-africa.html> (già usata, non linkare)

<https://ww2aircraft.net/forum/threads/this-day-in-the-war-in-europe-the-beginning.41546/page-63> (già usata, non linkare)

<https://www.cardmaker.net/forums/topic/365895-post-and-ill-give-you-a-shipgirl-i-have/> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/commanders/2878.html> (già usata, non linkare)

<https://www.planetminecraft.com/projects/tag/destroyer/?share=world_link&p=9> (già usata, non linkare)

<https://mobile.coconuttimes.com/articles/Remembering-WWII/THE-BATTLE-OF-CAPE-PASSERO> (già usata, non linkare)

<https://www.academia.edu/30830802/La_distruzione_del_Convoglio_Aventino_e_l_imbarazzante_errore_del_Cacciatorpediniere_Camicia_Nera> (già usata, non linkare)

<https://www.academia.edu/93483815/LOPERAZIONE_NAVALE_BRITANNICA_M_B_6_LO_SCONTRO_NAVALE_NOTTURNO_DI_CAPO_PASSERO_DEL_12_OTTOBRE_1940> (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=F8\_eEAAAQBAJ&pg=PR39&lpg=PR39&dq=%22destroyer%22+%22camicia+nera%22&source=bl&ots=XILBzaJSA8&sig=ACfU3U3G-MobrCZqJxxyqPUwrNXMXEgenw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjx2oGGn96GAxXJbPEDHR-iD204WhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22camicia%20nera%22&f=false](./camicia%20nera%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=CsihEAAAQBAJ&pg=PA125&lpg=PA125&dq=%22destroyer%22+%22camicia+nera%22&source=bl&ots=m2KhrH\_jh6&sig=ACfU3U1DVFu-p-Ysv2FA-v5kP7\_06G2UIA&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjx2oGGn96GAxXJbPEDHR-iD204WhDoAXoECAMQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22camicia%20nera%22&f=false](./camicia%20nera%22%26f%3Dfalse) (già usata)

[https://books.google.it/books?id=OR7OAwAAQBAJ&pg=PA285&lpg=PA285&dq=%22destroyer%22+%22camicia+nera%22&source=bl&ots=UFwzgmPoH7&sig=ACfU3U1uDmyDLsd5WZIyFdIZ3KVNclCVGg&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjx2oGGn96GAxXJbPEDHR-iD204WhDoAXoECAQQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22camicia%20nera%22&f=false](./camicia%20nera%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=pc7eEAAAQBAJ&pg=PR34&lpg=PR34&dq=%22cacciatorpediniere+camicia+nera%22&source=bl&ots=nbmbDlh8bu&sig=ACfU3U1EKVHgVPvDfrih8IpUm7wGlMUvPQ&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiM9MPUsd2GAxVn8rsIHZj3Dlo4MhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%20camicia%20nera%22&f=false](https://books.google.it/books?id=pc7eEAAAQBAJ&pg=PR34&lpg=PR34&dq="cacciatorpediniere+camicia+nera"&source=bl&ots=nbmbDlh8bu&sig=ACfU3U1EKVHgVPvDfrih8IpUm7wGlMUvPQ&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiM9MPUsd2GAxVn8rsIHZj3Dlo4MhDoAXoECAIQAw" \l "v=onepage&q="cacciatorpediniere camicia nera"&f=false) (già usata, non linkare)

[https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia\_Nera\_(1937)](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACamicia_Nera_%281937%29) (già usata, non linkare)

[https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5\_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B\_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0\_Maestrale](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Maestrale) (già usata, non linkare)

<https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000089806/1/ia-giornata-duce-nel-veneto.html?startPage=0>

https://issuu.com/rivista.militare1/docs/la\_marina\_dall\_8\_settembre\_43\_alla\_fine\_del\_confli

già cercato e preso tutto come “cacciatorpediniere Camicia Nera” (con e senza virgolette), “destroyer Camicia Nera” (con e senza virgolette), “cacciatorpediniere Artigliere II/Artigliere 2” (con e senza virgolette), “destroyer Artigliere II/Artigliere 2” (con e senza virgolette), “destroyer Lovkij/Lovkiy” (con e senza virgolette). Già cercato e preso tutto come “Lovkij/Lovkiy” e come “Ловкий” sia insieme a “Camicia Nera” che insieme a “Neulovimyi” e “Bezposhtchadnyi”. Già cercato e preso tutto, **tranne le foto; cercare le foto.**

**già cercato e preso tutto su Uboat.net, Naval History ed Historisches Marinearchiv.**

Заказ был распределен между верфями *«О.Т.О.»* в Ливорно (6 единиц), *«C.d.T.»* в Генуе (2 единицы) и *«C.N.R.»* в Анконе и Палермо (по 2 единицы). Корабли получили свои имена в честь родов войск и воинских специальностей итальянской армии и официально обозначались как [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29), став тем самым наследниками эсминцев одноименного типа постройки 1907-1913 гг. При этом названия [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AAlpino_%281938%29) (альпийский стрелок), [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AArtigliere_%281937%29) (артиллерист), [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ABersagliere_%281938%29) (берсальер - хороший стрелок, аналог егеря в русской армии), [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACarabiniere_%281938%29) (карабинер), [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACorazziere_%281938%29) (кирасир), [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AFuciliere_%281938%29) (фузилер), [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AGranatiere_%281938%29) (гренадер), [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ALanciere_%281938%29) (улан) повторяли предыдущую серию; вместо *Pontiere* (понтонер) появился [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AGeniere_%281938%29) (сапер), название *Ascaro* было видоизменено в [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AAscari_%281938%29) (аскеры - солдаты колониальных войск); [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AAviere_%281937%29) (авиатор) и [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACamicia_Nera_%281937%29) (чернорубашечник, т.е. солдат фашистской милиции) являлись новыми. В итальянской литературе эти эсминцы обозначаются также как тип *Camicia Nera* - по названию головного корабля.

Контрактная стоимость постройки составила 15 528 тыс. лир. Все 12 единиц были заложены в течение 1937 года и вошли в строй между апрелем 1938 и маем 1939 года.



Эскадренный миноносец *Ascari*, декабрь 1941 г.

На испытаниях, которые проводились в тех же «тепличных» условиях, корабли продемонстрировали блестящие результаты, показав скорость более 39-40 узлов и мощность более 50 000 л.с. при водоизмещении порядка 1700 тонн, или примерно на четверть ниже нормального. Самым быстрым оказался [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AArtigliere_%281937%29), развивший 40,43 уз при 57 847 л.с. и 414,2 об./мин. Разумеется, ни один из эсминцев не мог повторить своих достижений в условиях реальной службы, тем не менее, при полном водоизмещении эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29) развивали 36-37 узлов, легко поддерживали 30-узловой ход в течение длительного времени и отличались надежными механизмами, хотя их дальность плавания оказалась все же ниже, чем у представителей **типа *Maestrale***. Забегая вперед, можно отметить, что даже в 1943 году максимальная скорость этих кораблей при полной нагрузке составляла 34-35 уз.

Фотогалерея постройки эсминцев типа *Soldati* (1-я серия)

Таким образом, к началу [Второй мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%92%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B0%D1%8F_%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BD%D0%B0) Королевский Итальянский флот получил 20 практически однотипных эскадренных миноносцев, составивших ядро дивизионов, приданных главным силам.

Кораблестроительная программа 1939 года, являвшаяся частью принятого в 1936 году долговременного развития итальянских военно-морских сил, предусматривала постройку двенадцати новых эсминцев, из которых восемь должны были стать повторением [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29) с незначительными улучшениями. С началом войны выполнение программы было приостановлено, а затем и вовсе отменено. О строительстве эсминцев заговорили только после вступления в войну самой Италии, Между июнем и сентябрем 1940 года итальянский флот потерял семь кораблей данного класса, и в качестве компенсации было принято решение о постройке ровно такого числа новых. Поскольку времени на разработку нового проекта не оставалось, решено было, что они станут повторением последнего, самого современного типа. Так было дано начало строительству второй [серии *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29).

Закладка первых трех кораблей состоялась в октябре 1940 года на верфях в *«C.N.R.»* в Анконе (2 единицы) и *«О.Т.О.»*; остальные были заложены на верфи в Ливорно между январем и сентябрем следующего года. Выбранные для эсминцев названия являлись как логическим продолжением предшествующей серии ([*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ABombardiere_%281942%29) - бомбардир, *Carrista* - танкист, [*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AMitragliere_%281941%29) - пулеметчик), так и были навязаны правящим режимом ([*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ALegionario_%281941%29) - легионер, [*Squadrista*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ASquadrista_%281942%29) - член боевой фашистской организации, [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AVelite_%281941%29) - велит, легковооруженный воин в Древнем Риме)[[5]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Maestrale%22%20%5Cl%20%22cite_note-5), а название [*Corsaro*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACorsaro_%281941%29) (пират) характеризуется итальянскими историками как «решительно ненормальное».

Технически, вторая серия являлась практически точной копией первой, основные различия касались силовой установки. В условиях военного времени основное внимание уделялось не мощности и скорости, а надежности и дальности плавания. Во время испытаний, во избежание поломок, частота вращения винтов была ограничена 360-380 оборотами в минуту, соответственно, мощность составила порядка 44 000 л.с., а скорость - 34-36 узлов. При этом «операционная» скорость сохранилась на вполне приемлемом уровне (30-32 узла), а дальность плавания, благодаря увеличенному запасу топлива и резервной воды для котлов, даже возросла. Для улучшения мореходности была несколько увеличена площадь скуловых килей и более рационально распределена весовая нагрузка. Что же касается вооружения, то помимо появившегося, наконец, пятого орудия главного калибра, [*Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29) 2-й группы изначально получили увеличенное число [20-мм зенитных автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A20-%D0%BC%D0%BC_Breda_Mod._1935) и глубинных бомб.

Строительство серии поначалу шло весьма впечатляющими темпами: два головных эсминца ([*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AMitragliere_%281941%29) и [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ALegionario_%281941%29)) были сданы флоту спустя 16-17 месяцев после закладки, построечный период двух следующих ([*Corsaro*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACorsaro_%281941%29) и [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AVelite_%281941%29)) длился и того меньше. Однако затем обстоятельства военного времени и связанные с ними трудности дали себя знать: [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ABombardiere_%281942%29) строился уже 22 месяца, а [*Squadrista*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ASquadrista_%281942%29) и *Carrista* так и остались недостроенными, причем последний даже не был спущен на воду. Его корпус использовался в качестве источника запчастей для ремонта поврежденных однотипных эсминцев [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACarabiniere_%281938%29) (заменена оторванная носовая часть) и [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AVelite_%281941%29) (замена кормовой части), в результате чего к моменту капитуляции Италии *Carrista* находился в готовности 68-70% и впоследствии был разобран немцами на стапеле.

Фотогалерея постройки эсминцев типа *Soldati* (2-я серия)

*Corsaro* (бывш. [*Squadrista*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ASquadrista_%281942%29)) 9 сентября 1943 г был захвачен немецкими войсками в Ливорно в 96-процентной готовности и отбуксирован на достройку в Геную. Первоначально планировалось переоборудовать его в корабль наведения ночных истребителей с установкой радиолокационной станции *Freya* и новым составом вооружения: три [105-мм/45 орудия](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A105-%D0%BC%D0%BC_%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B8%D0%B5_SKC/33), одна [88-мм зенитка](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A88-%D0%BC%D0%BC_%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B8%D0%B5_SK_C/32), два спаренных [37-мм автомата *Breda*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A37-%D0%BC%D0%BC_Mod._1932), двадцать [20-мм автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A20-%D0%BC%D0%BC_%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B8%D0%B5_Flak_30) (в том числе три счетверенных *Vierling*) и один трехтрубный [533-мм торпедный аппарат](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%A2%D0%BE%D1%80%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D1%8B_%D0%93%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8). Вскоре от этого отказались, и корабль достраивался как миноносец, получив номер [*TA-33*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ATA-33_%281943%29). Состав вооружения при этом оставался почти прежним, но исключалась [88-мм зенитка](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A88-%D0%BC%D0%BC_%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B8%D0%B5_SK_C/32), число [20-мм автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A20-%D0%BC%D0%BC_%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B8%D0%B5_Flak_30) сокращалось до восьми (4×2) и появлялся второй [торпедный аппарат](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%A2%D0%BE%D1%80%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D1%8B_%D0%93%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8). Ввод в строй намечался на октябрь 1944 года, однако 4 сентября, во время прохождения испытаний, корабль был потоплен в Генуе американской авиацией.

В то время, когда эсминцы **типа *Maestrale*** и [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Oriani) вступали в строй, итальянский флот отошел от практики давать индивидуальные девизы каждому кораблю данного класса. Теперь дивизион имел единый девиз, становившийся общим для всех единиц, входящих в него. При этом если девизом дивизиона **типа *Maestrale*** стала фраза *«Lо sto in ascolto se rechi il vento clamor di battaglia»* («Я вслушиваюсь в доносимый ветром шум битвы»), то дивизиону [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Oriani) девиз не был присвоен. Данная практика сохранялась недолго, и на эсминцах [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29) вернулись к индивидуальным девизам, правда, официально они были присвоены лишь немногим кораблям. У данной серии они, чаще всего, становились повторением девизов, которые несли эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1907)&action=edit&redlink=1) постройки 1907-1913 гг., или же повторяли девизы тех родов войск, названия которых носили корабли:

* [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AAlpino_%281938%29) - *«Di qui non si passa»* («Здесь никто не пройдет») - традиционный девиз альпийских стрелков, также присваивавшийся одноименному предшественнику;
* [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AArtigliere_%281937%29) - *«Sempre ed ovunque»* («Всегда и всюду») - традиционный девиз армейской артиллерии;
* [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ABersagliere_%281938%29) - *«Pro Patria et Rege»* («За Родину и короля»);
* [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACarabiniere_%281938%29) - *«Nei secoli fedele»* («На протяжении веков верующие») - девиз Корпуса карабинеров с 1914 года;
* [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ACorazziere_%281938%29) - официального девиза не имел, но неофициально им была фраза *«Vidus in periculis firmor»* («Доблесть в опасности крепнет»), являвшаяся традиционным девизом Кирасирского корпуса;
* [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AGranatiere_%281938%29) - *«А те le guardie per l’onore di Casa Savoia»* («На страже чести Савойской династии») — девиз полка «Гранатьере ди Сарденья», его же в 1906-1927 гг. носил одноименный эсминец;
* [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ALanciere_%281938%29) - *«Соl cuore oltre I'ostacolo»* («Сердцем преграду одолеем») - традиционный девиз итальянской кавалерии.

## Описание конструкции

|  |
| --- |
| [показать]***Тактико-технические характеристики эскадренных миноносцев типов****Maestrale****,***[***Oriani***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Oriani)***и***[***Soldati***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29) |

### Корпус и надстройки

(...) Поперечный набор состоял из 186 шпангоутов, нумерация которых велась с носа. Двойное дно начиналось от 32-го шпангоута и продолжалось до кормы, его отделения использовались для хранения топлива, смазочного масла и воды. На протяжении машинно-котельных отделений (шп. 54-141) вдоль корпуса проходили две продольные переборки, являвшиеся продолжением второго дна Верхняя палуба имела небольшую покатость (величина погиби около 15 см).

На отсеки корпус делился 11 водонепроницаемыми переборками, доходившими до верхней палубы, еще несколько переборок доходило только до платформы или располагалось между платформой и верхней палубой.

Все корабли оснащались одним полубалансирным рулем, нижняя кромка которого примерно на 35 см опускалась ниже линии киля. Для уменьшения бортовой качки снаружи на обшивке имелись скуловые кили: на **типе *Maestrale*** они имели длину около 30 м при ширине 35 см; на [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29) 1-й серии -длину 25,7 м и ширину 58 см, 2-й серии - соответственно 25,9 м и 73 см. Для защиты винтов в кормовой части имелись специальные ограждения винтов, а многие корабли получили также аналогичное ограждение руля, крепившееся на кормовом срезе.

Полный объем внутренних помещений корабля для [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29) составлял 1511 регистровых тонн (1 т = 2,83 м³) при весе корпуса 535 т.



Эскадренный миноносец типа *Soldati*. Продольный разрез, вид сверху, планы мостиков, верхней палубы, платформы и трюма. *Копия подлинного чертежа верфи «О.Т.О.».*

Коэффициенты общей полноты, полноты мидель-шпангоута и полноты ватерлинии равнялись соответственно 0,526, 0,808 и 0,754; площадь смоченной поверхности корпуса - 1315 м².

Блок «носовая надстройка/дымовая труба» являлся развитием конструкции, примененной на эсминцах [типа *Dardo*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Dardo), но выглядел гораздо эстетичнее. Его передняя часть выполнялась скругленной, а труба стала ниже и шире и являлась теперь как бы продолжением надстройки. Находящийся в задней части верхнего мостика так называемый «боевой марс» (*coffa*) с расположенным наверху прожектором был размещен на полностью закрытом основании обтекаемой формы, а не на стойках, как у эсминцев предшествующих типов. В целом эти нововведения придавали кораблям очень элегантный и стремительный внешний вид.

Форма передней части носовой надстройки стала основным внешним признаком, по которому можно определить принадлежность корабля к той или иной серии У **типа *Maestrale*** вперед выступала узкая верхняя часть, обрамляющая иллюминаторы ходовой рубки; у представителей [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Oriani) уже вся ходовая рубка выполнялась «оквадраченной» и существенно выходила за габариты нижнего яруса надстройки; тогда как у [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3A%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0_Soldati_%281937%29) вся передняя часть надстройки являлась сплошной, без выступов. Кроме того, форма дымовой трубы была различной у эсминцев постройки разных верфей. У кораблей, построенных фирмой *«О.Т.О.»*, труба была более широкой, ее кормовой срез - короче, а верхняя часть имела меньший наклон к уровню палубы, чем у кораблей постройки *«C.N.R.»* и *«C.d.T.»*. Наконец, [*Scirocco*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3AScirocco_%281934%29) и [*Libeccio*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy%3ALibeccio_%281934%29) отличались формой обшивки на срезе полубака - у них она имела двойной излом.